Trafic et exploitation

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **- (1978)**

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Trafic et exploitation

I. Trafic

Voyageurs

En 1978, les CFF ont transporté au total 203,4 millions de personnes, soit un pour cent de moins qu'un an auparavant. Le recul s'est manifesté surtout parmi les porteurs d'abonnements de parcours. En revanche, les prestations de trafic et les recettes se sont améliorées.

Les 8094 millions de voyageurs-kilomètres enregistrés dépassent de 0,8 pour cent le chiffre atteint un an plus tôt, ce qui traduit un léger allongement des trajets. Ce résultat a été atteint en dépit du nombre record des nouvelles immatriculations d'automobiles. Le parc des véhicules à moteur privés a en effet augmenté de plus de 122 000 unités (6,3%) par rapport à 1977. Le réseau des routes nationales s'est encore accru de 21 kilomètres, pour totaliser 1035 kilomètres, ce qui a renforcé l'infrastructure du trafic routier à longue distance.

L'an passé, l'essor conjoncturel s'est ralenti. Le produit national brut effectif a augmenté de 1,2 pour cent, contre 2,7 pour cent en 1977. En termes réels, la moyenne annuelle du chiffre d'affaires du commerce de détail s'est contractée de 0,2 pour cent, alors qu'elle marquait encore un progrès de 2,3 pour cent un an plus tôt. Dans ces circonstances, l'accroissement des recettes voyageurs – de 18,6 millions de francs ou 2,3 pour cent – n'en est que plus réjouissant; elles s'inscrivent à 833,1 millions. L'amélioration s'est étendue à tous les secteurs, mais elle est plus particulièrement sensible dans les ventes d'abonnements destinés aux touristes et aux hommes d'affaires (+ 8,5%). Le produit des abonnements de parcours, en augmentation de 3,1 pour cent (3,7 millions de fr.), a quelque peu déçu, après une hausse tarifaire de 7,4 pour cent. Sur le plan international, les voyages Suisse-étranger ont connu la plus forte progression (+ 5,4%).

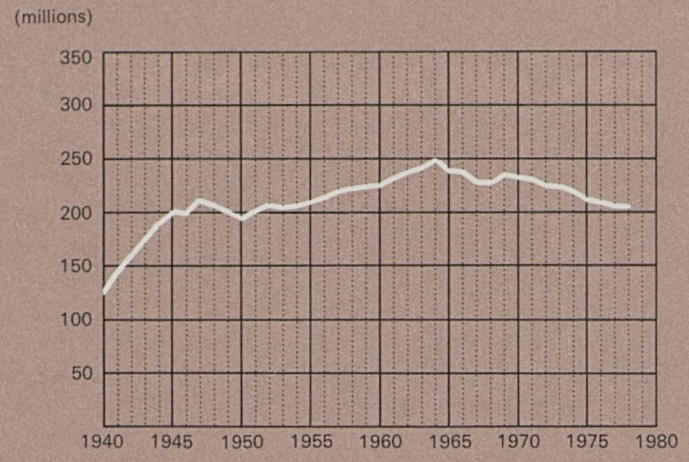
Dans l'ensemble, les recettes voyageurs, qui proviennent non seulement des transports de personnes, mais aussi de l'acheminement des bagages et des automobiles accompagnées, se montent à 863 millions de francs, soit 20,8 millions ou 2,5 pour cent de plus que durant l'exercice précédent. Les rentrées procurées par les bagages, en hausse de 0,2 million, se chiffrent à 13,5 millions. Les trains d'automobiles accompagnées ont rapporté 16,5 millions de francs, d'où un mieux de deux millions ou 13,6 pour cent. Cette évolution s'explique notamment par la fermeture temporaire du col du San Bernardino, par le mauvais résultat de 1977 et par l'aménagement tarifaire du 1er février 1978.

Marchandises

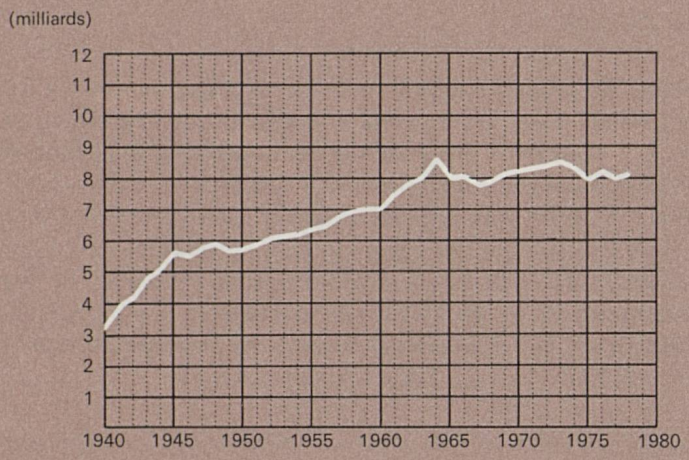
Le volume des transports s'est accru au cours de l'exercice considéré de 2,6 pour cent, atteignant ainsi 39,90 millions de tonnes, dont 30,19 millions (+ 2,8%) dans le trafic suisse et 9,7 millions (+ 2,0%) dans le transit. Au regard des résultats de 1975, très marqués par la récession, l'avance est de 5,4 millions de tonnes, mais il s'en faut encore de 7,7 millions de tonnes que le chiffre record de 1973 ne soit rejoint.

Trafic voyageurs

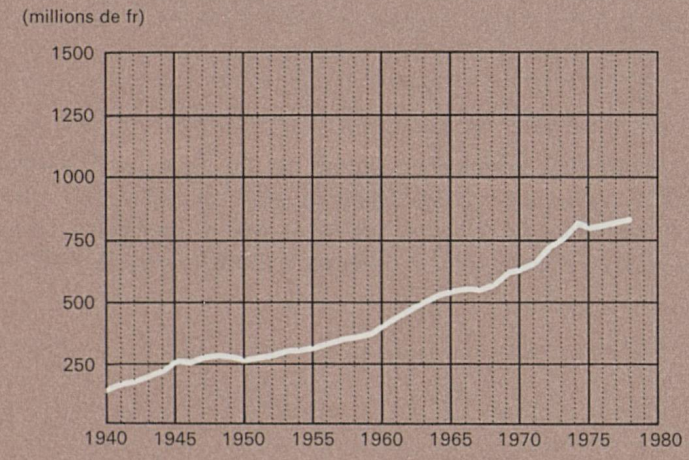
Voyageurs



Voyageurs-kilomètres

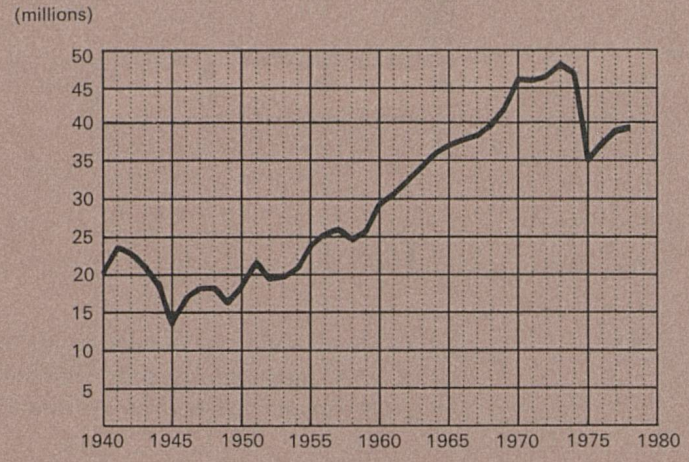


Recettes voyageurs

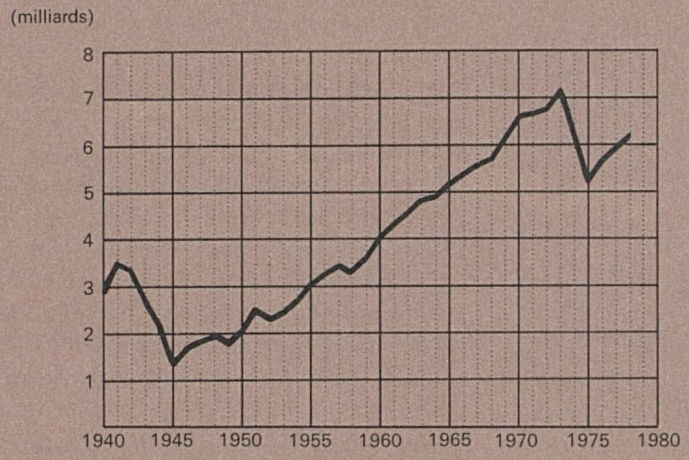


Trafic marchandises

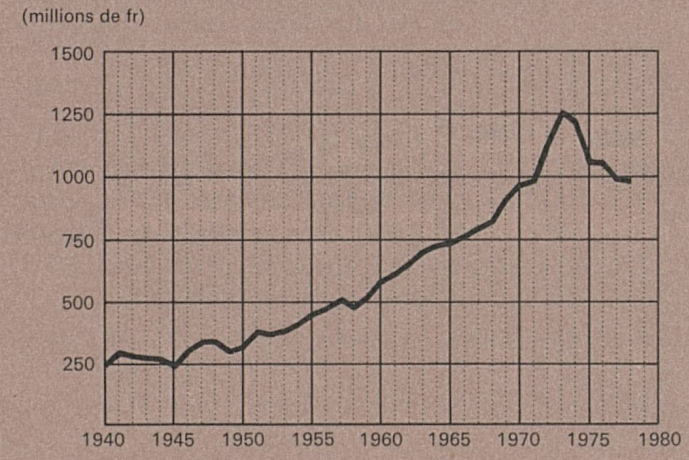
Tonnes



Tonnes-kilomètres



Recettes marchandises



Comparativement à 1977 et à l'année record, les variations quantitatives sont les suivantes:

	1973	1977	1978	Variation en % 1977–1978	1973–1978
	millions de tonnes				
Volume des transports	47,64	38,89	39,90	+ 2,6	– 16,2
Wagons complets	45,46	37,48	38,51	+ 2,7	– 15,3
– trafic intérieur	18,28	14,95	15,29	+ 2,3	– 16,4
– importations	13,58	10,74	11,30	+ 5,3	– 16,8
– exportations	2,25	2,30	2,23	– 3,2	– 0,9
– transit	11,35	9,49	9,69	+ 2,0	– 14,6
dont transports combinés	1,06	1,96	2,46	+ 26,0	+ 132,0
Détail	1,83	1,07	1,04	– 2,7	– 43,2
Envois postaux	0,35	0,34	0,35	+ 2,9	–

Les recettes du trafic des marchandises, de 974,3 millions de francs, sont en retrait de 12,2 millions (– 1,2%) sur celles de l'année précédente. Le produit des wagons complets n'a pas changé; il s'inscrit à 724,4 millions de francs. Les sommes encaissées pour les colis de détail, en légère augmentation (+ 1,6 million), se montent à 180,9 millions, alors que le rendement des envois postaux a faibli. Dans les transports par wagons complets, chaque tonne a rapporté en moyenne 21 fr. 30 en 1973 (avant la récession), 21 fr. 90 en 1976 (relèvement des prix de 1975), 19 fr. 30 en 1977 (ententes tarifaires pour sauvegarder l'acquis) et 18 fr. 80 en 1978 (nouvelles ententes).

Dans le trafic suisse, les envois de détail ont représenté 1 037 000 tonnes (– 2,6%). Le mouvement des wagons complets, qui a porté sur 28,82 millions de tonnes (+ 3,0%), a évolué diversement selon les secteurs, comme le montre le tableau suivant:

Rang	Principales catégories de marchandises	1978	Variation par rapport à 1977	au maximum depuis 1970	(année)
		milliers de tonnes			
1	Hydrocarbures	6777	+ 58	– 1256	(1971)
2	Matériaux de construction	5795	– 205	– 3478	(1972)
3	Produits alimentaires et denrées fourragères	4677	+ 146	– 499	(1973)
4	Produits sidérurgiques	3327	+ 145	– 791	(1973)
5	Produits chimiques, engrais	2222	+ 29	– 561	(1974)
6	Bois et papier	2119	+ 2	– 647	(1974)
7	Machines, véhicules	622	– 11	– 364	(1972)
8	Combustibles solides	383	+ 15	– 307	(1971)
9	Textiles, cuir, caoutchouc	236	– 11	– 17	(1976)

Les hydrocarbures, les matériaux de construction et les produits sidérurgiques constituent les trois piliers du trafic suisse par wagon complet; ils font à eux seuls 15,9 millions de tonnes ou 55 pour cent du volume des expéditions.

Si la comparaison avec la période antérieure à la récession fait apparaître des pertes de substance dans tous les secteurs, il n'en demeure pas moins que les résultats sont généralement meilleurs par rapport à 1977, sauf en ce qui concerne les matériaux de construction. Dans le domaine des liants, il a été possible en revanche de sauvegarder la position du chemin de fer sur le marché (part du rail: 52%; part la plus faible: 47,5% en 1975). Les produits pétroliers, qui fournissent le plus gros apport,

ont représenté, en volume, 23,5 pour cent des transports. Les ententes tarifaires ont permis de conserver cette clientèle, à telle enseigne que la part de marché revenant aux CFF était de 53 pour cent (1977: 55%; 1976: 51%). Les expéditions au départ des raffineries du pays, plus particulièrement assujetties au rail, ont rétrogradé de 2,9 à 2,6 millions de tonnes par suite du ralentissement de l'activité de Collombey, mais les transports internationaux et les arrivages dans les ports rhénans ont passé de 3,45 à 3,85 millions de tonnes. Dans la branche sidérurgique, les envois par rail ont connu, toute proportion gardée, la plus forte expansion en dépit du repli de la demande intérieure due à la récession, l'industrie ayant réussi à accroître ses ventes à l'étranger.

Dans les échanges extérieurs, la part du chemin de fer a été de 53 (54) pour cent, à savoir 11,3 millions de tonnes (+ 5,3%) dans les importations et 2,23 millions (– 3,2%) dans les exportations. Le léger fléchissement des expéditions par rail au delà de la frontière s'explique par le ralentissement général des exportations consécutif à la cherté du franc. En revanche, le camion a développé largement, une fois de plus, sa part de marché dans le trafic international. Le chemin de fer a enlevé dans les ports rhénans 4,17 millions de tonnes de marchandises ou 57,3 (56,8) pour cent des importations fluviales, ce qui lui a permis d'améliorer quelque peu sa quote-part, surtout à la faveur des arrivages supplémentaires de pétrole brut.

Il ne faut pas oublier que la motorisation s'est de nouveau accélérée. Au cours de l'exercice, 13 700 véhicules utilitaires furent mis en circulation, contre 10 300 en 1977 et 7900 en 1976, ce qui n'a pas manqué d'accroître les surcapacités qui accablaient déjà le marché. L'offre de transport de la route, qui s'était quelque peu amenuisée ou stabilisée durant la récession (diminution du parc de camions de 10% entre 1974 et 1976), a donc rejoint le niveau des années antérieures.

Le transit en provenance et à destination de l'Italie, qui n'avait pas varié en 1977, a augmenté de 2,2 pour cent l'an passé, pour se fixer à 8,76 millions de tonnes, dont 2,85 millions (+ 11%) dans le sens sud–nord. Avec le mouvement ouest–est, en légère diminution, le transit a atteint au total 9,7 millions de tonnes (+ 2,0%). La reprise est de 1,8 million de tonnes par rapport au bas niveau de 1975, mais il manque encore deux millions de tonnes pour rejoindre le résultat sans précédent de 1971. L'analyse montre aussi que 400 000 tonnes furent perdues le premier semestre, notamment par suite de l'interruption de la ligne du Simplon et en raison des possibilités restreintes de contournement par Borgomanero (d'octobre 1977 à fin mai 1978). Néanmoins, la perte a été plus que compensée par les 600 000 tonnes supplémentaires des six derniers mois.

Compte tenu de l'ensemble du trafic suisse à travers les Alpes (4,3 millions de t.), les CFF et le BLS ont acheminé par les tunnels alpins pas moins de 13 millions de tonnes de marchandises (1977: 12,8 millions; 1975: 10,5 millions). Le taux d'utilisation de la capacité de transport des deux artères, qui avait été de 93 pour cent durant l'année exceptionnelle de 1973, a tout de même légèrement dépassé 80 pour cent en 1978.

La concurrence exercée par les routes contournant la Suisse s'est encore aggravée. Le tunnel du Mont-Blanc a écoulé 4,3 millions de tonnes (4,0) et l'autoroute du Brenner 10,24 millions (9,64). Les transports par fer sur la ligne du Brenner ont augmenté, eux aussi, au point d'atteindre 3,97 millions de tonnes (3,62). La part du rail est tombée ainsi à 28 pour cent, alors qu'elle était encore de 54 pour cent en 1970, voire de 87 pour cent en 1960.

Fort heureusement, le trafic combiné à fait un important bond en avant: il s'est accru de 26 pour cent dans l'ensemble, pour s'établir à 2,5 millions de tonnes, dont 1,4 million pour les grands conteneurs et 1,1 million pour le ferroutage. Les recettes totales se sont hissées à 31 millions de francs. Les conteneurs furent transportés en moyenne sur 245 kilomètres. Plus de 60 000 véhicules routiers furent acheminés par ferroutage, sur une distance moyenne de 239 kilomètres. Les CFF occupent dès lors le sixième rang parmi les vingt-trois réseaux européens membres de la société Intercontainer.

La gare de Brigue

Il y a une centaine d'années, le 1er juin 1878, la ligne du Valais atteignait Brigue et la gare de cette localité était mise en service (voir horaire p. 8). Maintenant, Brigue est un important nœud ferroviaire.

II. Tarifs et ventes

Voyageurs

La majoration de 7,4 pour cent des prix des abonnements de parcours (titres destinés principalement aux travailleurs et aux écoliers), décidée pour le 1er février 1978 à la demande du Conseil fédéral, n'a fait monter les recettes que de 3,1 pour cent. Les causes de cette fâcheuse évolution font actuellement l'objet d'une étude approfondie. La révision tarifaire était assortie d'une innovation structurelle, en ce sens qu'il est désormais possible d'établir des abonnements directs pour les déplacements quotidiens entre les haltes PTT et les gares, ce qui a fait baisser les prix pour ces relations.

Diverses mesures promotionnelles furent reconduites ou même développées. Ce fut notamment le cas des campagnes «A la découverte d'une ville suisse», «Le flâneur suisse», «Le passeport du promeneur Reka», etc. Dans le premier cas, l'arrangement forfaitaire, très complet, permet de passer une fin de semaine dans l'une des quatorze principales villes du pays. L'offre englobe non seulement le voyage en train, mais aussi l'hôtel avec petit déjeuner, l'entrée libre dans les musées, des réductions pour les théâtres, la libre circulation sur les lignes de services publics et divers bons, gages d'un séjour agréable et riche en possibilités. L'arrangement intitulé «Le flâneur suisse» comprend le voyage en train entre le domicile et Zurich ou Genève, le trajet en autobus jusqu'à l'aéroport, un vol dans un avion gros porteur entre Genève et Zurich ou vice versa et le retour à domicile. Le «Passeport du promeneur Reka» est une invite à la découverte, au printemps ou à l'automne, d'une région du pays parmi les quatre qui sont proposées. Le forfait comprend l'hôtel avec petit déjeuner, l'usage des transports publics de la région, des propositions d'excursions et des kilomètres de randonnées pédestres.

L'éventail des extraits d'horaire remis gratuitement à la clientèle a été considérablement élargi, afin de faire mieux connaître les services du chemin de fer.

Depuis fin mars 1978, les gares proposent l'arrangement «Basler Regio-Billet». Il s'agit d'un abonnement général d'un jour valable sur toutes les lignes des entreprises de transport concessionnaires et des CFF de la région de Bâle.

Une campagne promotionnelle intitulée «Facilités de voyage pour petits groupes» a été lancée de fin avril au début de juin. Les prix des billets étaient réduits de 16 à 30 pour cent, selon le nombre de participants (3 adultes au minimum). Cette offre s'inscrivait dans le cadre des études de marché entreprises en vue de la nouvelle conception de la vente voyageurs (voir p. 18).

Marchandises

Le redoublement de la concurrence s'est encore opposé à tout relèvement des tarifs pour les wagons complets. Dans le trafic intérieur, l'âpreté de la lutte entre transporteurs exige que la politique des prix soit rapidement adaptée aux circonstances. Parmi les secteurs de marché qui ont évolué dans un sens favorable au rail, il convient de citer ceux des denrées fourragères, des engrais, du verre, des produits sidérurgiques, du ciment et des combustibles solides. Les objectifs qui avaient été fixés en l'occurrence, à savoir le maintien et si possible l'expansion des transports par fer, ont donc été atteints. Pour les autres catégories de marchandises telles que les céréales, les produits chimiques, le papier, les textiles, les matériaux de construction et les carburants liquides, dont les taux de croissance faiblissent dans l'ensemble, les parts de marché furent sauvegardées. La campagne promotionnelle organisée en 1977 en faveur des envois par wagon complet s'est achevée avec succès au cours du premier trimestre de 1978. L'élargissement des contacts qui en est résulté lors de la prospection du marché a permis par la suite de développer les ventes.

Des campagnes publicitaires spéciales, axées sur le thème «Pour vos marchandises – le rail», furent menées méthodiquement parmi les expéditeurs de matériaux de construction (slogan: «imposant»),

de boissons («pétillant») et de grands conteneurs («puissant»). Celle qui a débuté à l'automne 1978 pour les produits pétroliers se poursuit en 1979.

En vertu du régime d'économies décrété par le gouvernement, les chemins de fer ont été déliés de l'obligation de transporter les colis de détail et de publier des tarifs pour ces envois (scrutin fédéral du 4 décembre 1977 concernant les mesures propres à équilibrer les finances de la Confédération; application avec effet au 1er janvier 1978, par arrêté du Conseil fédéral du 26 août 1978). La pression de la concurrence n'a d'ailleurs guère autorisé les ajustements tarifaires qui auraient contribué à assainir les finances des CFF. C'est ainsi qu'en juin dernier, les tarifs publiés ne comportaient qu'un modeste relèvement des taxes minimales, alors que les prix concurrentiels extrêmes avaient fait l'objet de diverses simplifications, combinées avec un démantèlement partiel des facilités.

Le tassement général de la conjoncture en Europe et la courbe ascendante du franc suisse, qui a culminé au cours du second semestre de 1978, ont freiné le développement du commerce extérieur. Or la Suisse dépend étroitement de l'étranger. Cela apparaît également d'une manière de plus en plus manifeste sur le marché des transports, où la compétition entre les intéressés gagne indéniablement en intensité. La position du pays sur le plan international pâtit aussi de la très vive concurrence exercée par les voies ferroviaires et routières de contournement, qui se disputent les échanges internationaux. Depuis la récession, de fortes surcapacités ne cessent de peser sur la structure des prix. L'Autriche grève bien le camion d'une taxe de transit depuis le 1er juillet 1978, mais cette mesure n'a pas eu les incidences escomptées sur le niveau des tarifs suisses, pas plus d'ailleurs que le relèvement des prix des réseaux étrangers.

Les changements de parité entre les monnaies européennes ont eu pour effet de modifier parfois de façon sensible le courant des livraisons de l'industrie sidérurgique dans la zone des Communautés européennes. C'est ainsi que la vente de fers et d'aciers au départ de la RFA, intéressante pour la Suisse, a fléchi, tandis que les fournitures françaises et belges à destination de l'Italie se sont accrues. Les parts obtenues sur ces nouveaux trafics ont plus que compensé, du point de vue quantitatif, les pertes subies par les chemins de fer suisses sur les envois d'origine allemande. Toutefois, les sujétions de la concurrence qui sont apparues sur ce marché spécifique n'ont permis de réaliser que des recettes somme toute assez modestes. La sidérurgie italienne est mieux armée pour lutter contre la concurrence sur le marché européen. Pour s'en convaincre, il suffit de considérer le volume des marchandises qui ont franchi la Suisse dans le sens sud–nord. Dans cette branche, mention doit être faite également des produits suisses nouvellement exportés vers les pays voisins grâce à une collaboration encourageante entre les CFF et l'économie nationale.

Les fortes fluctuations des cours de plusieurs monnaies étrangères par rapport au franc suisse ont entraîné en 1978 des pertes de recettes extrêmement lourdes dans le trafic des marchandises et dans les transports de voyageurs. Des gains furent réalisés néanmoins lors des décomptes du trafic avec les administrations ferroviaires étrangères et sur les achats à l'extérieur. Une enquête faite par les divisions compétentes donne à penser que la perte financière des CFF par suite des variations des cours s'élève, pour le seul exercice de 1978, à 100 millions de francs dans le trafic des marchandises et à 20 millions dans les transports de personnes et de bagages, alors que les gains réalisés au même titre sont estimés à quelque 20 millions de francs. Cela étant, la perte de recettes est de l'ordre de 100 millions pour 1978, ce qui représente une part notable du déficit total de 622,6 millions de francs enregistré en 1978.

Enfin, il y a lieu de relever les modifications importantes qui sont intervenues dans la comptabilité du trafic marchandises. Le mandat donné en 1971, qui consistait à moderniser le décompte des expéditions suisses de wagons complets et à intégrer celui des transports internationaux dans le système de traitement électronique de l'information a été rempli dans une large mesure au cours de l'exercice, non sans quelques difficultés initiales. Grâce au nouveau procédé, les CFF disposent d'une méthode comptable des plus modernes parmi les réseaux européens. Le calcul des ports, la ventilation des parts et la facturation à la clientèle forment aujourd'hui une chaîne de traitement entièrement automatique, qui assure notamment le décompte avec quatre-vingt-dix entreprises de transport

CHEMINS DE FER DE LA SUISSE OCCIDENTALE

Service à dater du 1er Juin 1878

Le départ des trains pour toute la Suisse est réglé sur l'heure de Berne, qui avance de 26 minutes sur celle de Paris.

GENÈVE-ST-MAURICE-BRIGUE

PRIX DES PLACES de Genève	NOMS DES GARES	1 Omnibus	3 Omnibus	5-67 Omnibus	7 Omnibus	307 Express Express	9-69 Express	11 Express	13 Omnibus	15 Omnibus	317 Express	19 Omnibus	51 Omnibus
1,1,1,1	GENÈVE Dép.	—	8 40	7 45	—	—	—	10 00	—	2 15	4 15	—	8 00
2,2,2,2	Chambésy »	—	8 48	7 53	—	—	—	10 08	—	2 23	4 23	—	8 08
3,3,3,3	Genthod-Bellevue »	—	8 54	7 59	—	—	—	10 14	—	2 29	4 29	—	8 14
4,4,4,4	Versoix »	—	8 58	7 03	—	—	—	10 20	—	2 34	4 34	—	8 19
5,5,5,5	Coppet »	—	9 06	8 09	—	—	—	10 28	—	2 42	4 42	—	8 27
6,6,6,6	Céligny »	—	9 15	8 17	—	—	—	10 34	—	2 50	4 50	—	8 35
7,7,7,7	NYON (Bas de Nyon) »	—	9 25	8 27	—	—	12 14	10 44	—	3 01	5 01	—	8 45
8,8,8,8	Gland (Nyon) »	—	9 35	8 37	—	—	—	—	—	3 11	5 11	—	8 55
9,9,9,9	Gilly-Duvillard »	—	9 43	8 45	—	—	—	—	—	3 17	5 17	—	9 03
10,10,10,10	Rolle »	—	9 51	8 53	—	—	—	—	—	3 25	5 25	—	9 11
11,11,11,11	Aubonne-Allaman »	—	9 59	9 01	—	—	—	—	—	3 33	5 33	—	9 19
12,12,12,12	Saint Prex »	—	7 11	9 12	—	—	—	—	—	3 45	5 45	—	9 30
13,13,13,13	MORGES »	—	7 18	9 19	—	—	—	12 25	—	3 52	5 52	—	9 37
14,14,14,14	Rances »	—	7 25	9 27	—	—	—	—	—	4 00	6 00	—	9 45
15,15,15,15	LAUSANNE Arr.	—	7 35	9 37	—	—	—	—	—	4 10	6 10	—	9 55
7	Lutry »	8 19	8 35	—	10 07	—	—	—	—	4 40	6 37	—	—
8	Cully »	8 28	8 44	—	10 16	—	—	—	—	4 49	6 46	—	—
9	Rivaz-St-Saphorin »	8 36	8 52	—	10 24	—	—	—	—	4 57	6 54	—	—
10	VEVEY »	8 45	9 01	—	10 33	—	—	—	—	5 06	7 03	—	—
11	La Tour-de-Peilz »	8 53	9 09	—	10 41	—	—	—	—	5 14	7 11	—	—
12	Burier »	8 56	9 12	—	10 44	—	—	—	—	5 17	7 14	—	—
13	Clarens »	9 00	9 16	—	10 48	—	—	—	—	5 21	7 18	—	—
14	MONTREUX-Vernex »	9 04	9 20	—	10 52	—	—	—	—	5 25	7 22	—	—
15	Veytaux-Chillon »	9 08	9 24	—	10 56	—	—	—	—	5 29	7 26	—	—
16	Villeneuve »	9 12	9 28	—	11 00	—	—	—	—	5 33	7 30	—	—
17	Roche »	9 20	9 36	—	11 08	—	—	—	—	5 41	7 38	—	—
18	Aigle (Bas de Aigle) »	9 26	9 42	—	11 14	—	—	—	—	5 47	7 44	—	—
19	Ollon-St-Triphon (Aubonne) »	9 36	10 01	—	11 24	—	—	—	—	5 57	7 54	—	—
20	BEX (Bas de Bex) »	9 45	10 10	—	11 33	—	—	—	—	6 06	8 03	—	—
21	ST-MAURICE Arr.	9 57	10 27	—	12 13	—	—	—	—	6 23	8 19	—	—
22	Evionnaz »	7 07	—	—	12 23	—	—	—	—	4 00	7 45	—	—
23	Vernayaz »	7 17	—	—	—	—	—	—	—	4 06	7 51	—	—
24	Martigny »	7 27	—	—	—	—	—	—	—	4 16	8 01	—	—
25	Saxon-les-Bains »	7 53	—	—	—	—	—	—	—	4 41	8 26	—	—
26	Riddes »	8 04	—	—	—	—	—	—	—	4 52	8 37	—	—
27	Ardon »	8 11	—	—	—	—	—	—	—	4 59	8 44	—	—
28	SION »	8 21	—	—	—	—	—	—	—	5 09	8 54	—	—
29	St-Léonard »	8 35	—	—	—	—	—	—	—	5 23	9 08	—	—
30	Granges »	8 42	—	—	—	—	—	—	—	5 30	9 15	—	—
31	Sierre »	8 54	—	—	—	—	—	—	—	5 42	9 27	—	—
32	Salquenen »	9 02	—	—	—	—	—	—	—	5 50	9 35	—	—
33	Loèche »	9 12	—	—	—	—	—	—	—	6 00	9 45	—	—
34	Tourtemagne »	9 22	—	—	—	—	—	—	—	6 10	9 55	—	—
35	Gampel »	9 33	—	—	—	—	—	—	—	6 21	10 06	—	—
36	Steg »	9 39	—	—	—	—	—	—	—	6 27	10 12	—	—
37	Viège »	9 52	—	—	—	—	—	—	—	6 40	10 25	—	—
38	BRIGUE Arr.	10 07	—	—	—	—	—	—	—	6 55	10 40	—	—

PRIX DES PLACES de Sierre	NOMS DES GARES	51-1 Omnibus	55-7 Omnibus	57-11	59-13 Omnibus	Omnibus
1,1,1,1	BOUVERET Dép.	6 05	11 30	—	2 46	7 12
2,2,2,2	Vouvry »	6 20	11 52	—	3 07	7 27
3,3,3,3	Monthey »	6 31	12 03	—	3 18	7 38
4,4,4,4	ST-MAURICE Arr.	6 50	12 23	—	3 38	7 56

Correspondance de la Section LOUÈCHE-BRIGUE à Louèche-les-Bains et à Gampel.

(PARIS) PONTARLIER-LAUSANNE — LAUSANNE-PONTARLIER (PARIS)

Service direct entre la Suisse et la France par Lausanne et Pontarlier.
Trajet direct de PARIS à LAUSANNE en 13½ heures et réciproquement.
Correspondance à LAUSANNE pour EVIAN-les-BAINS, ANTHON et THONON (Haute-Savoie).

PRIX DES PLACES de Pontarlier	NOMS DES GARES	601 Express Express	105 DIRECT	105 Omnibus	107 Omnibus	609 Express
1,1,1,1	PARIS (Bas-Rhin) Dép.	—	7 05	12 40	5 35	8 40
2,2,2,2	Frasnes »	—	7 34	13 05	6 05	9 05
3,3,3,3	Hôpitaux-Jougne »	—	7 34	1 23	6 07	9 46
4,4,4,4	VALLORBES »	—	7 50	1 40	6 23	10 02
5,5,5,5	Croy-Romainmôtier »	6 20	8	1 53	6 37	10 15
6,6,6,6	Arnex-Orbe »	6 43	8 23	2 24	7 04	—
7,7,7,7	Les Savres »	6 53	8 34	2 35	7 15	—
	Jougne	6 55	8 38	3 00	7 35	—
8,8,8,8	COSSONAY (Bif.) Dép.	7 06	9 —	3 05	8 07	—
9,9,9,9	Bussigny »	7 19	9 13	3 19	8 21	—
10,10,10,10	Renens »	7 25	9 19	3 25	8 27	—
11,11,11,11	LAUSANNE Arr.	7 35	9 35	3 35	8 37	—
	Lausanne Dép.	5 15m	9 37m	4 40s	—	—
	Genève »	5 15m	10 07m	4 30s	—	—
	Neuchâtel »	5 15m	10 07m	4 30s	—	—
	Berne »	5 15m	10 07m	4 30s	—	—
	Yverdon »	5 15m	10 07m	4 30s	—	—
	Fribourg »	5 15m	10 07m	4 30s	—	—
	Vevey »	5 15m	10 07m	4 30s	—	—
	Bouveret »	5 15m	10 07m	4 30s	—	—
	Simplon »	5 15m	10 07m	4 30s	—	—
	Sierre »	5 15m	10 07m	4 30s	—	—
	Brigue »	5 15m	10 07m	4 30s	—	—
	Domodossola »	5 15m	10 07m	4 30s	—	—
	Milan »	5 15m	10 07m	4 30s	—	—
	Turin »	5 15m	10 07m	4 30s	—	—

PRIX DES PLACES de Lausanne	NOMS DES GARES	102 Express	104 Express	606 Express	108 DIRECT	110 Omnibus
1,1,1,1	Brigue Dép.	—	—	1 20m	12 00m	—
2,2,2,2	Domodossola »	—	—	1 50m	1 30m	—
3,3,3,3	Milan »	—	—	5 10m	4 50m	—
4,4,4,4	Turin »	—	—	7 10m	7 20m	—
5,5,5,5	Simplon »	—	—	1 40m	2 00m	—
6,6,6,6	Sierre »	—	—	3 00m	3 20m	—
7,7,7,7	Bouveret »	—	—	5 00m	5 20m	—
8,8,8,8	Vevey »	—	—	6 00m	6 20m	—
9,9,9,9	Fribourg »	—	—	7 00m	7 20m	—
10,10,10,10	Yverdon »	—	—	8 00m	8 20m	—
11,11,11,11	Berne »	—	—	9 00m	9 20m	—
12,12,12,12	Neuchâtel »	—	—	10 00m	10 20m	—
13,13,13,13	Genève »	—	—	11 00m	11 20m	—
14,14,14,14	LAUSANNE Arr.	5 40	6 10	6 40	7 00	8 00
1	Vevey »	6 20	—	—	—	—
2	Villeneuve »	6 30	—	—	—	—
3	Aigle (Bas de Bex) »	5 40	—	—	—	—
4	Bex »	6 20	—	—	—	—
5	Saxon-les-Bains »	6 30	—	—	—	—
6	Martigny »	6 20	—	—	—	—
7	Vernayaz »	6 30	—	—	—	—
8	Evionnaz »	6 40	—	—	—	—
9	ST-MAURICE Arr.	6 50	—	—	—	—
10	Bex (Bas de Bex) Dép.	5 50	7 34	—	11 20	—
11	Aigle (Bas de Aigle) »	6 00	7 44	—	11 30	—
12	AIGLE (Bas de Aigle) »	6 07	7 52	—	11 40	—
13	Roche »	6 13	8	—	11 46	—
14	Villeneuve »	6 30	8 13	—	12 03	—
15	Veytaux-Chillon »	6 34	8 17	—	12 07	—
16	MONTREUX-Vernex »	6 38	8 21	—	12 11	—
17	Clarens »	6 42	8 25	—	12 15	—
18	Burier »	6 46	8 28	—	12 18	—
19	La Tour-de-Peilz »	6 50	8 32	—	12 22	—
20	VEVEY Arr.	6 58	8 40	—	12 30	—
21	Rivaz-St-Saphorin »	7 06	8 48	—	12 38	—
22	Cully »	7 15	8 57	—	12 47	—
23	Lutry »	7 23	9 05	—	12 55	—
24	LAUSANNE Arr.	7 30	9 10	—	1 00	—
	Lausanne Dép.	5 45	6 15	5 45	6 45	—
	Genève »	6 05	6 45	6 15	7 15	—
	Neuchâtel »	6 05	6 45	6 15	7 15	—
	Berne »	6 05	6 45	6 15	7 15	—
	Yverdon »	6 05	6 45	6 15	7 15	—
	Fribourg »	6 05	6 45	6 15	7 15	—
	Vevey »	6 05	6 45	6 15	7 15	—
	Bouveret »	6 05	6 45	6 15	7 15	—
	Simplon »	6 05	6 45	6 15	7 15	—
	Sierre »	6 05	6 45	6 15	7 15	—
	Brigue »	6 05	6 45	6 15	7 15	—
	Domodossola »	6 05	6 45	6 15	7 15	—
	Milan »	6 05	6 45	6 15	7 15	—
	Turin »	6 05	6 45	6 15	7 15	—

(PARIS) PONTARLIER-NEUCHATEL — NEUCHATEL-PONTARLIER (PARIS)

Service direct entre la France et la Suisse par Pontarlier et Neuchâtel.
Trajet direct de PARIS à BERNE en 14½ heures et réciproquement.

PRIX DES PLACES de Pontarlier	NOMS DES GARES	601 Express Express	105 DIRECT	105 Omnibus	107 Omnibus	609 Express
1,1,1,1	PARIS (Bas-Rhin) Dép.	—	7 05	12 40	5 35	8 40
2,2,2,2	Frasnes »	—	7 34	13 05	6 05	9 05
3,3,3,3	Pontarlier »	—	8	1 40	6 23	10 02
4,4,4,4	PONTARLIER Dép.	—	7 50	1 53	6 37	10 15
5,5,5,5	Verrières-Suisse »	—	8 23	2 24	7 04	—
6,6,6,6	VERRIÈRES-Suisse »	—	8 34	2 35	7 15	—
7,7,7,7	Buttes »	—	8 45	2 46	7 26	—
8,8,8,8	Boveresse »	—	8 52	2 53	7 33	—
9,9,9,9	Travers »	—	8 58	2 59	7 39	—
10,10,10,10	Môtiers »	—	9 04	3 05	7 45	—
11,11,11,11	Auvernier »	—	9 17	3 18	7 58	—
12,12,12,12	NEUCHATEL Arr.	—	9 27	3 28	8 08	—
	Neuchâtel Dép.	5 15m	10 07m	4 30s	—	—
	Genève »	5 15m	10 07m	4 30s	—	—
	Lausanne »	5 15m	10 07m	4 30s	—	—
	Berne »	5 15m	10 07m	4 30s	—	—
	Yverdon »	5 15m	10 07m	4 30s	—	—
	Fribourg »	5 15m	10 07m	4 30s	—	—
	Vevey »	5 15m	10 07m	4 30s	—	—
	Bouveret »	5 15m	10 07m	4 30s	—	—
	Simplon »	5 15m	10 07m	4 30s	—	—
	Sierre »	5 15m	10 07m	4 30s	—	—
	Brigue »	5 15m	10 07m	4 30s	—	—
	Domodossola »	5 15m	10 07m	4 30s	—	—
	Milan »	5 15m	10 07m	4 30s	—	—
	Turin »	5 15m	10 07m	4 30s	—	—

PRIX DES PLACES de Neuchâtel	NOMS DES GARES	662 Express	164 Express	666 Express	168 Express	170 Express
1,1,1,1	Lausanne (ou Genève) Dép.	5 40	6 10	6 40	7 00	8 00
2,2,2,2	Berne »	6 05	6 45	6 15	7 15	—
3,3,3,3	Yverdon »	6 05	6 45	6 15	7 15	—
4,4,4,4	Fribourg »	6 05	6 45	6 15	7 15	—
5,5,5,5	Vevey »	6 05	6 45	6 15	7 15	—
6,6,6,6	Bouveret »	6 05	6 45	6 15	7 15	—
7,7,7,7	Simplon »	6 05	6 45	6 15	7 15	—
8,8,8,8	Sierre »	6 05	6 45	6 15	7 15	—
9,9,9,9	Brigue »	6 05	6 45	6 15	7 15	—
10,10,10,10	Domodossola »	6 05	6 45	6 15	7 15	—
11,11,11,11	Milan »	6 05	6 45	6 15	7 15	—
12,12,12,12	Turin »	6 05	6 45	6 15	7 15	—
1	NEUCHATEL Dép.	5 50	7	6 30	7 37	—
2	Auvernier »	5 55	7 05	6 35	7 42	—
3	Colombier »	6 00	7 12	6 40	7 47	—
4	Boudry »	6 07	7 19	6 47	7 54	—
5	Cortaillod »	6 11	7 23	6 51	7 58	—
6	Chez-le-Bart »	6 17	7 29	6 57	8 04	—
7	Gorgier-St-Aubin »	6 21	7 33	7 01	8 08	—
8	Vaumarcus »	6 27	7 39	7 07	8 14	—
9	Vaudrens »	6 31	7 43	7 11	8 18	—
10	Gonvre-Bonvillars »	6 35	7 47	7 15	8 22	—
11	Grandson »	6 39	7 51	7 19	8 26	—
12	YVERDON Arr.	6 49	8	7 29	8 36	—
1	Yverdon Dép.	6 50	8 05	7 30	8 40	9 05
2	Cheseaux »	6 55	8 10	7 35	8 45	9 10
3	Concise »	7	8 15	7 40	8 50	9 15
4	Chez-le-Bart »	7 05	8 20	7 45	8 55	9 20
5	Gorgier-St-Aubin »	7 09	8 24	7 49	8 59	9 24
6	Vaumarcus »	7 13	8 28	7 53	9 03	9 28
7	Vaudrens »	7 17	8 32	7 57	9 07	9 32
8	Gonvre-Bonvillars »	7 21	8 36	8 01	9 11	9 36
9	Grandson »	7 25	8 40	8 05	9 15	9 40
10	YVERDON Arr.	7 35	8 50	8 15	9 25	9 50
1	NEUCHATEL Dép.	6	7	7	8	8
2	Auvernier »	6 05	7 05	7 05	8 05	8 05
3	Colombier »	6 10	7 10	7 10	8 10	8 10
4	Boudry »	6 17	7 17	7 17	8 17	8 17
5	Cortaillod »	6 21	7 21	7 21	8 21	8 21
6	Chez-le-Bart »	6 27	7 27	7 27	8 27	8 27
7	Gorgier-St-Aubin »	6 31	7 31	7 31	8 31	8 31
8	Vaumarcus »	6 37	7 37	7 37	8 37	8 37
9	Vaudrens »	6 41	7 41	7 41	8 41	8 41
10	Gonvre-Bonvillars »	6 45	7 45	7 45	8 45	8 45
11	Grandson »	6 49	7 49	7 49	8 49	8 49
12	YVERDON Arr.	6 59	7 59	7 59	8 59	8 59
1	Yverdon Dép.	7	8	8	9	9
2	Cheseaux »	7 05	8 05	8 05	9 05	9 05
3	Concise »	7 10	8 10	8 10	9 10	9 10
4	Chez-le-Bart »	7 15	8 15	8 15	9 15	9 15
5	Gorgier-St-Aubin »	7 19	8 19	8 19	9 19	9 19
6	Vaumarcus »	7 23	8 23	8 23	9 23	9 23
7	Vaudrens »	7 27	8 27	8 27	9 27	9 27
8	Gonvre-Bonvillars »	7 31	8 31	8 31	9 31	9 31
9	Grandson »	7 35	8 35	8 35	9 35	9 35
10	YVERDON Arr.	7 45	8 45	8 45	9 45	9 45
1	Yverdon Dép.	7 50	8 50	8 50	9 50	9 50
2	Cheseaux »	7 55	8 55	8 55	9 55	9 55
3	Concise »	8	9	9	10	10
4	Chez-le-Bart »	8 05	9 05	9 05	10 05	10 05
5	Gorgier-St-Aubin »	8 09	9 09	9 09	10 09	10 09
6	Vaumarcus »	8 13	9 13	9 13	10 13	10 13
7	Vaudrens »	8 17	9 17	9 17	10 17	10 17
8	Gonvre-Bonvillars »	8 21	9 21	9 21	10 21	10 21
9	Grandson »	8 25	9 25	9 25	10 25	10 25
10	YVERDON Arr.	8 35	9 35	9 35	10 35	10 35
1	NEUCHATEL Dép.	7	8	8	9	9
2	Auvernier »	7 05	8 05	8 05	9 05	9 05
3	Colombier »	7 10	8 10	8 10	9 10	9 10
4	Boudry »	7 17	8 17	8 17	9 17	9 17
5	Cortaillod »	7 21	8 21	8 21	9 21	9 21
6	Chez-le-Bart »	7 27	8 27	8 27	9 27	9 27
7	Gorgier-St-Aubin »	7 31	8 31	8 31	9 31	9 31
8	Vaumarcus »	7 37	8 37	8 37	9 37	9 37
9	Vaudrens »	7 41	8 41	8 41	9 41	9 41
10	Gonvre-Bonvillars »	7 45	8 45	8 45	9 45	9 45
11	Grandson »	7 49	8 49	8 49	9 49	9 49
12	YVERDON Arr.	7 59	8 59	8 59	9 59	9 59
1	Yverdon Dép.	8	9	9	10	10
2	Cheseaux »	8 05	9 05	9 05	10 05	10 05
3	Concise »	8 10	9 10	9 10	10 10	10 10
4	Chez-le-Bart »	8 15	9 15	9 15	10 15	10 15
5	Gorgier-St-Aubin »	8 19	9 19	9 19	10 19	10 19
6	Vaumarcus »	8 23	9 23	9 23	10 23	10 23
7	Vaudrens »	8 27	9 27	9 27	10 27	10 27
8	Gonvre-Bonvillars »	8 31	9 31	9 31	10 31	10 31
9	Grandson »	8 35	9 35	9 35	10 35	10 35
10	YVERDON Arr.	8 45	9 45	9 45	10 45	10 45
1	NEUCHATEL Dép.	8	9	9	10	10
2	Auvernier »	8 05	9 05	9 05	10 05	10 05
3	Colombier »	8 10	9 10	9 10	10 10	10 10
4	Boudry »	8 17	9 17	9 17	10 17	10 17
5	Cortaillod »	8 21	9 21	9 21	10 21	10 21
6	Chez-le-Bart »	8 27	9 27	9 27	10 27	10 27
7	Gorgier-St-Aubin »	8 31	9 31	9 31	10 31	10 31
8	Vaumarcus »	8 37	9 37	9 37	10 37	10 37
9	Vaudrens »	8 41	9 41	9 41	10 41	10 41
10	Gonvre-Bonvillars »	8 45	9 45	9 45	10 45	10 45
11	Grandson »	8 49	9 49	9 49	10 49	10 49
12	YVERDON Arr.	8 59	9 59	9 59	10 59	10 59
1	Yverdon Dép.	9	10	10	11	11
2	Cheseaux »	9 05	10 05	10 05	11 05	11 05
3	Concise »	9 10	10 10	10 10	11 10	11 10
4	Chez-le-Bart »	9 15	10 15	10 15	11 15	11 15
5	Gorgier-St-Aubin »	9 19	10 19	10 19	11 19	11 19
6	Vaumarcus »	9 23	10 23	10 23	11 23	11 23
7	Vaudrens »	9 27	10 27	10 27	11 27	11 27
8	Gonvre-Bonvillars »	9 31	10 31	10 31	11 31	11 31
9	Grandson »	9 35	10 35	10 35	11 35	11 35
10	YVERDON Arr.	9 45	10 45	10 45	11 45	11 45
1	NEUCHATEL Dép.	9	10	10	11	11
2	Auvernier »	9 05	10 05	10 05	11 05	11 05
3	Colombier »	9 10	10 10	10 10	11 10	11 10
4	Boudry »	9 17	10 17	10 17	11 17	11 17
5	Cortaillod »	9 21	10 21	10 21	11 21	11 21
6	Chez-le-Bart »	9 27	10 27	10 27	11 27	11 27
7	Gorgier-St-Aubin »	9 31	10 31	10 31	11 31	11 31
8	Vaumarcus »	9 37	10 37	10 37	11 37	11 37
9	Vaudrens »	9 41	10 41	10 41	11 41	11 41
10	Gonvre-Bonvillars »	9 45	10 45	10 45	11 45	11 45
11	Grandson »	9 49	10 49	10 49	11 49	11 49
12	YVERDON Arr.	9 59	10 59	10 59	11 59	11 59
1	Yverdon Dép.	10	11	11	12	12
2	Cheseaux »	10 05	11 05	11 05	12 05	12 05
3	Concise »	10 10	11 10	11 10	12 10	12 10
4	Chez-le-Bart »	10 15	11 15	11 15	12 15	12 15
5	Gorgier-St-Aubin »	10 19	11 19	11 19	12 19	12 19
6	Vaumarcus »	10 23	11 23	11 23	12 23	12 23
7	Vaudrens »	10 27	11 27	11 27	12 27	12 27
8	Gonvre-Bonvillars »	10 31	11 31	11 31	12 31	12 31
9	Grandson »	10 35	11 35	11 35	12 35	12 35
10	YVERDON Arr.	10 45	11 45	11 45	12 45	12 45
1	NEUCHATEL Dép.	10	11	11	12	12
2	Auvernier »	10 05	11 05	11 05	12 05	12 05
3	Colombier »	10 10	11 10	11 10	12 10	12 10
4	Boudry »	10 17	11 17	11 17	12 17	12 17
5	Cortaillod »	10 21	11 21	11 21	12 21	12 21
6	Chez-le-Bart »	10 27	11 27	11 27	12 27	12 27
7	Gorgier-St-Aubin »	10 31	11 31	11 31	12 31	12 31
8	Vaumarcus »	10 37	11 37	11 37	12 37	12 37
9	Vaudrens »	10 41	11 41	11 41	12 41	12 41
10	Gonvre-Bonvillars »	10 45	11 45	11 45	12 45	12 45
11	Grandson »	10 49	11 49	11 49	12 49	12 49
12	YVERDON Arr.	10 59	11 59	11 59	12 59	12 59
1	Yverdon Dép.	11	12	12	13	13
2	Cheseaux »	11 05	12 05	12 05	13 05	13 05
3	Concise »	11 10	12 10	12 10	13 10	13 10
4	Chez-le-Bart »	11 15	12 15	12 15	13 15	13 15
5	Gorgier-St-Aubin »	11 19	12 19	12 19	13 19	13 19
6	Vaumarcus »	11 23	12 23	12 23	13 23	13 23
7	Vaudrens »	11 27	12 27	12 27	13 27	13 27
8	Gonvre-Bonvillars »	11 31	12 31	12 31	13 31	13 31
9	Grandson »	11 35	12 35	12 35	13 35	13 35
10	YVERDON Arr.	11 45	12 45	12 45	13 45	13 45
1	NEUCHATEL Dép.	11	12	12	13	13
2	Auvernier »	11 05	12 05	12 05	13 05	13 05
3	Colombier »	11 10	12 10	12 10	13 10	13 10
4	Boudry »	11 17	12 17	12 17	13 17	13 17
5	Cortaillod »	11 21	12 21	12 21	13 21	13 21
6	Chez-le-Bart »	11 27	12 27	12 27	13 27	13 27
7	Gorgier-St-Aubin »	11 31	12 31	12 31	13 31	13 31
8	Vaumarcus »	11 37	12 37	12 37	13 37	13 37
9	Vaudrens »	11 41	12 41	12 41	13 41	13 41
10	Gonvre-Bonvillars »	11 45	12 45	12 45	13 45	13 45
11	Grandson »	11 49	12 49	12 49	13 49	13 49
12	YVERDON Arr.	11 59	12 59	12 59	13 59	13 59
1	Yverdon Dép.	12	13	13	14	14
2	Cheseaux »	12 05	13 05	13 05	14 05	14 05
3	Concise »	12 10	13 10	13 10	14 10	14 10
4	Chez-le-Bart »	12 15	13 15	13 15	14 15	14 15
5	Gorgier-St-Aubin »	12 19	13 19	13 19	14 19	14 19
6	Vaumarcus »	12 23	13 23	13 23	14 23	14 23
7	Vaudrens »	12 27	13 27	13 27	14 27	14 27
8	Gonvre-Bonvillars »	12 31	13 31	13 31	14 31	14 31
9	Grandson »	12 35	13 35	13 35	14 35	14 35
10	YVERDON Arr.	12 45	13 45	13 45	14 45	14 45
1	NEUCHATEL Dép.	12	13	13	14	14
2	Auvernier »	12 05	13 05	13 05	14 05	14 05
3	Colombier »	12 10	13 10	13 10	14 10	14 10
4	Boudry »	12 17	13 17	13 17	14 17	14 17
5	Cortaillod »	12 21	13 21	13 21	14 21	14 21
6	Chez-le-Bart »	12 27	13 27	13 27	14 27	14 27
7	Gorgier-St-Aubin »	12 31	13 31	13 31	14 31	14 31
8	Vaumarcus »	12 37	13 37	13 37	14 37	14 37
9	Vaudrens »

concessionnaires et vingt-deux réseaux étrangers. Pour développer l'échange des données sur le plan international, les CFF mettent à la disposition de leurs partenaires les informations traitées sur bandes magnétiques. Les factures mensuelles, qui atteignent au total de 70 à 80 millions de francs, sont envoyées aux 15 000 expéditeurs et destinataires de marchandises dont les adresses figurent dans un fichier central. Soixante pour cent des montants à encaisser sont portés directement au débit de comptes de chèques bancaires ou postaux. L'échange des bandes magnétiques entre les PTT et les CFF autorise en outre un contrôle entièrement automatique des virements. Les modifications de prix pourront aussi être opérées à moindre frais, car il suffira de remplacer les tableaux pour modifier les taux et les conditions du tarif. Avec le nouveau procédé, les réseaux disposent en outre d'un instrument qui leur permet de suivre l'évolution du trafic en fonction de la plupart des impératifs commerciaux.

III. Exploitation

Dans les transports de voyageurs, les trains-kilomètres parcourus chaque jour ont passé de 175 135 à 177 224 d'une année à l'autre (+ 1,19%). Pour faire face aux pointes de trafic et aux demandes particulières, il a fallu mettre en marche 9879 trains spéciaux et de dédoublement (1977: 10 290), plus précisément 3673 en régime international (3591) et 6206 dans le service intérieur (6699). L'installation CFF de réservation électronique a délivré 1,72 million de places assises et couchées, ce qui dénote une augmentation de 0,06 million ou 3,9 pour cent comparativement à l'année précédente.

L'important trafic suscité par la Fête fédérale de gymnastique de Genève s'est déroulé normalement. Sur les 49 000 gymnastes, 47 000, soit près de 96 pour cent, ont utilisé le train. Participants et spectateurs furent acheminés par 97 trains spéciaux, dont 56 à destination de Genève et 41 en sens inverse. Le 23 juin, jour d'affluence maximale, 384 voitures à voyageurs furent nécessaires.

Dans l'ensemble, le trafic des marchandises à destination de l'Italie est resté fluide. Certaines difficultés ont surgi sur l'artère du Simplon, par suite de la longue interruption due à l'effondrement, le 8 octobre 1977, du viaduc près de la gare italienne de Verbania-Pallanza et en raison des grèves répétées des cheminots et des douaniers de la péninsule. La coupure a duré jusqu'au 27 mai 1978, ce qui a sérieusement entravé le mouvement des marchandises. Du fait de la capacité réduite de la ligne de détournement à voie unique par Borgomanero, une partie du trafic a été canalisée par le Saint-Gothard, quand les usagers ne demandaient pas un itinéraire particulier. Durant le premier semestre, l'exploitation a encore pâti des nouvelles prescriptions italiennes, très contraignantes, pour le dédouanement des produits sidérurgiques et des textiles (concentration des formalités dans quelques gares). Les interventions au niveau gouvernemental ont fait assouplir ces dispositions à partir du second semestre.

Les améliorations apportées à la circulation des trains de marchandises depuis le changement d'horaire de 1977–1978 ont donné de bons résultats. Le trafic supplémentaire enregistré en 1978, de 0,963 million de tonnes nettes (+ 2,5%), a pu être acheminé avec 1 pour cent de trains-kilomètres de moins qu'en 1977. Par ailleurs, le nombre de trains-heures a diminué d'environ 4 pour cent, bien que les prestations aient été intégralement maintenues.

Le chapitre «Planification et études» renseigne sur la refonte complète de l'horaire des trains de voyageurs, qui s'est achevée à l'automne 1978. La nouvelle conception du trafic, fondée sur une

---

Horaire ferroviaire d'il y a cent ans
Depuis le 1er juin 1878, trois trains omnibus circulaient quotidiennement entre Lausanne et Brigue, dans les deux sens. Par exemple, en partant de Brigue à 7 h. 20, on arrivait à Lausanne à 13 h. 05. Le prix de l'aller simple en 2e classe équivalait à peu près au salaire de trois journées de cantonnier.

desserte largement systématisée, devrait être appliquée dès le printemps de 1982 (voir p. 16). Pour l'heure, la formule fait encore l'objet d'un examen minutieux. En matière d'horaire, le programme est le suivant pour ces prochaines années:

1979, 27 mai. Changement d'horaire normal, accompagné d'une série d'améliorations. (Adaptation de la marche des trains directs de façon à assurer à Bâle les 22 correspondances avec les nouveaux convois Intercity du Chemin de fer fédéral allemand, qui desserviront cette gare d'heure en heure; nouveau train interville Saint-Gall–Berne, etc.).

1980, 1er juin. Raccordement de l'aéroport de Zurich Kloten au réseau ferré. Les trains directs de l'artère ouest–est Genève–Berne–Zurich–Saint-Gall–Rorschach et ceux de la relation Zurich–Romanshorn passeront dès lors par la nouvelle ligne. De plus, quelques liaisons directes seront aménagées entre l'aéroport, d'une part, et Lucerne, Coire, Interlaken/Brigue et le Tessin, d'autre part. Enfin, des trains régionaux circuleront toutes les 60 minutes entre la gare principale de Zurich et l'aéroport (ou Bassersdorf), si bien que cinquante convois sillonneront chaque jour la ligne dans les deux sens. Le principe de cette desserte a été publié le 8 décembre avec le premier projet d'horaire 1979–1981.

1982, fin mai. Application de la nouvelle conception du trafic voyageurs.

Les services offerts dans le secteur des voyageurs subiront ainsi de profondes modifications au cours des années à venir. Ils seront en outre notablement améliorés.