Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1972)

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: 14.07.2025

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

I. Trafic

Voyageurs

Depuis quelques années, le nombre des usagers diminue légèrement, tandis que celui des kilomètres-voyageurs, qui reflète le trafic effectif, dénote une faible amélioration. Les CFF ont transporté durant l'exercice considéré 224,3 millions de personnes, soit 5,3 millions ou 2,3% de moins qu'un an auparavant. S'il n'y a pour ainsi dire pas eu de changement en ce qui concerne les ventes de billets individuels, les abonnements destinés aux hommes d'affaires et aux touristes ont été en revanche plus demandés. Quant au trafic international, il a baissé en fin d'année, du fait notamment que les travailleurs italiens de la République fédérale d'Allemagne ont été moins nombreux à regagner leur pays d'origine.

La contraction de l'effectif des voyageurs est imputable en premier lieu au développement rapide et incessant du trafic routier. En outre, le mauvais temps qui a sévi durant une grande partie de l'été n'a guère favorisé les excursions. Le plus fort mouvement de repli s'est manifesté dans les trajets quotidiens des travailleurs. Or, il s'agit justement du trafic qui, de l'avis de la majorité des spécialistes, devrait passer de la route – déjà saturée par les voitures qui provoquent de fortes pointes de trafic – aux transports en commun à grand débit. Théorie et pratique sont ici encore en nette contradiction, et malheureusement le problème que pose l'amélioration de la circulation dans les grands centres par le recours aux transports publics n'est toujours pas résolu.

Les prestations de transport, en augmentation de 1%, se sont chiffrées par 8306 millions de voyageurs-kilomètres. Abstraction faite du total particulièrement élevé de 1964, année de l'Exposition nationale, ce résultat constitue un nouveau record, qui s'explique une fois de plus par l'allongement des distances parcourues. Pour ce qui est de l'utilisation des classes de voiture, la proportion des voyageurs de première a quelque peu régressé.

Les envois de bagages ont un peu diminué. Les transports d'automobiles accompagnées à travers les tunnels alpins se sont bien développés, tandis que la fréquentation des trains autos-couchettes internationaux touchant notre pays a été moins bonne que l'année précédente.

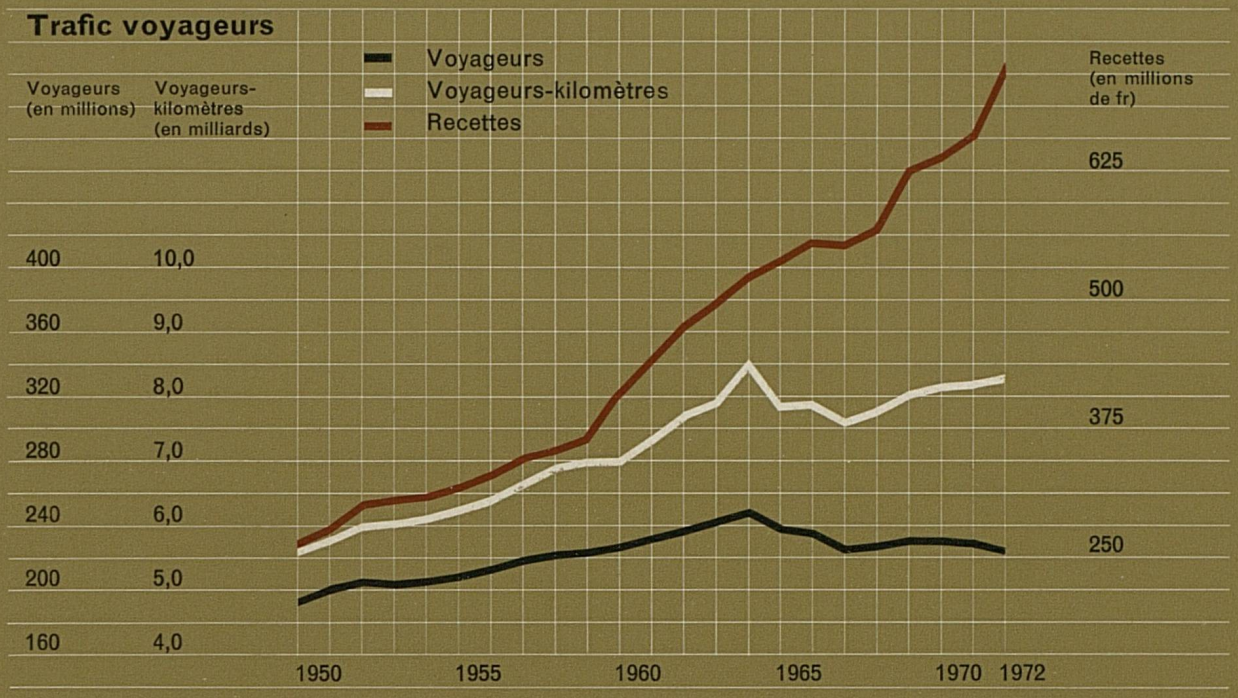
A la faveur des relèvements de prix des 1er et 3 novembre 1971 et grâce à l'accroissement du trafic, les recettes sont en hausse. Les produits de ce secteur, y compris ceux des transports de bagages et d'automobiles accompagnées, ont atteint 721,9 millions de francs, d'où une élévation de 64,9 millions ou 9,9%. Le trafic suisse y a contribué pour un peu plus des deux tiers, le mouvement international pour moins d'un tiers.

Marchandises

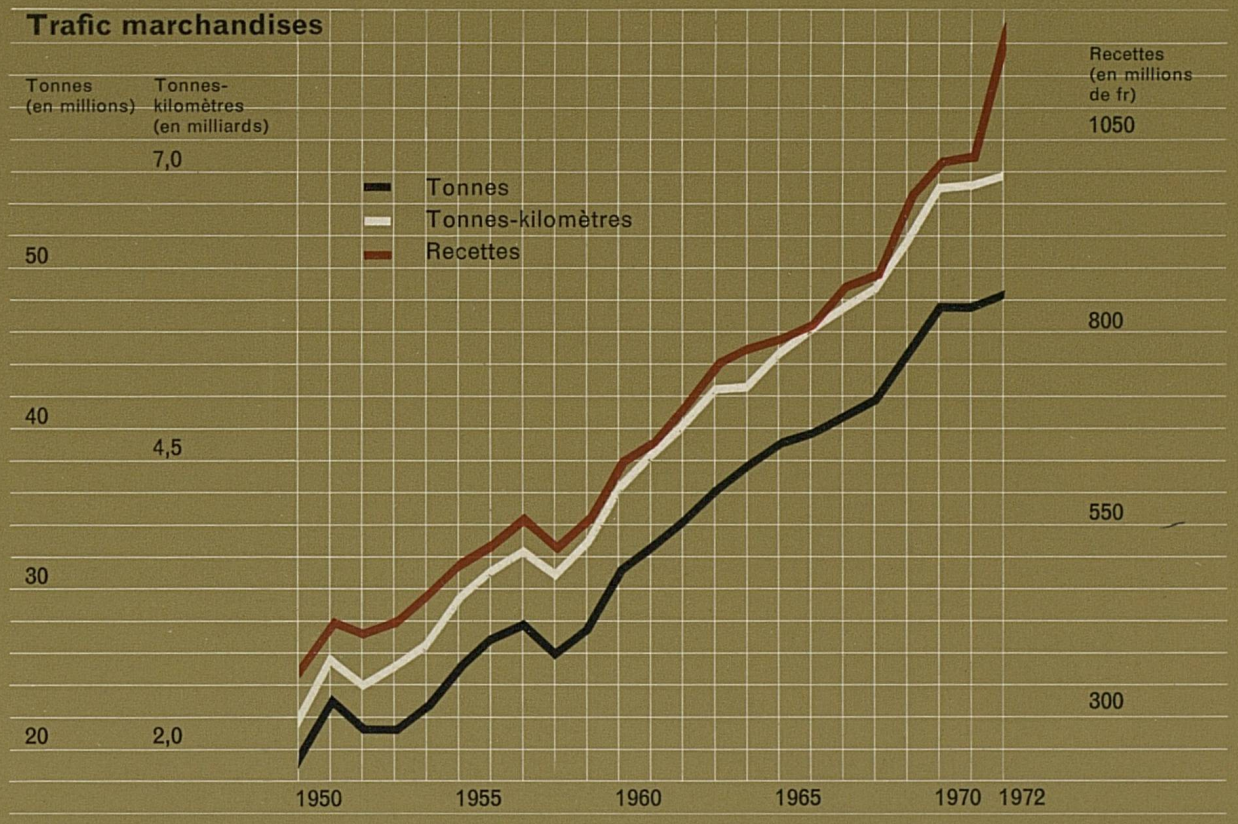
Avec 46,09 millions de tonnes, le volume des transports de marchandises a atteint un niveau encore inconnu. Comparativement à l'exercice antérieur, la progression est de 680 000 tonnes (1,5%). Un recul de 220 000 tonnes (0,5%) avait été enregistré en 1971 et une amélioration de 3,06 millions de tonnes (7,2%) en 1970. Par conséquent, le rythme de l'expansion ralentit, après avoir été très rapide dans les années 1969 et 1970. Cette perte de dynamisme du transport ferroviaire s'explique d'abord par le fléchissement du transit, puis, jusqu'à un certain point, par le développement du trafic suisse et international par camion. Sous l'angle des prestations, le chiffre de 6,70 milliards de tonnes-kilomètres présente un modeste taux de croissance de 1,2%. Entre 1960 et 1970, le rythme de la progression était encore de 4,6% en moyenne.

Les recettes se sont montées à 1146,1 millions de francs (+16,8%), si bien qu'elles ont franchi pour la première fois le seuil du milliard. Cela est dû pour l'essentiel à la majoration des tarifs d'environ 14% en 1972, aux changements intervenus dans certains secteurs de trafic et à l'essor des transports. La plus-value escomptée dans le service des marchandises lors de l'ajustement des prix a donc été pleinement réalisée.

Trafic voyageurs



Trafic marchandises



L'analyse des diverses catégories de transport montre que le trafic alimenté par le commerce extérieur et intérieur du pays s'est accru de 3,5%, pour s'inscrire à 34,60 millions de tonnes (1971: −1,2%). Au total, 14,02 millions de tonnes de marchandises (+1,7%) sont entrées en Suisse par la voie ferrée. La part des importations directes s'est améliorée de 530 000 tonnes, tandis qu'il y a eu 300 000 tonnes de moins au départ des ports rhénans, les basses eaux ayant entravé la navigation, comme en 1971. Favorisées par une forte demande, les exportations par chemin de fer ont passé à 1,98 million de tonnes (+10,8%), surtout à la suite d'expéditions massives de bois vers l'Italie.

A noter cependant que la route a beaucoup plus profité des échanges avec l'étranger que le rail. A telle enseigne que le camion a non seulement véhiculé 770 000 tonnes de plus par les postes frontières, mais amélioré sa part de 130 000 tonnes, tant au départ des ports rhénans que dans les exportations. Le trafic routier international s'est chiffré à 8,96 millions de tonnes, ce qui révèle une augmentation de 13%, contre 3% à peine pour les envois relevant du commerce extérieur acheminés par fer.

Il ressort de la statistique du trafic établie par la Direction générale des douanes que, grâce au transit, le train transporte plus du 41% de la totalité du tonnage marchandises franchissant la frontière (56 millions de t. en 1972). Le reste échoit à raison de 22% aux oléoducs, de 22% à la route et de 13% à la navigation fluviale. Compte tenu des arrivages dans les ports du Rhin et des importations par conduite, la part du chemin de fer représente les deux tiers de l'ensemble du trafic en liaison avec le commerce extérieur. Le rail joue donc encore un rôle prépondérant dans le mouvement international.

Les transports sur le plan intérieur, soit 18,60 millions de tonnes (41%), représentent le plus clair du trafic CFF. Ils se sont accrus de 4,1%, dont plus de la moitié par suite de l'intense activité qui a régné dans le secteur du bâtiment. La contraction des expéditions de détail s'est en revanche accélérée. Ce trafic coûteux qui, le plus souvent, s'accorde mal avec les caractères spécifiques du chemin de fer (v. le chapitre concernant la réorganisation du trafic de détail, p. 20) est tombé en 1972, pour la première fois depuis 30 ans, à moins de deux millions de tonnes. Il est encore de 1,98 million de tonnes (−7,3%), alors qu'il avait atteint le chiffre record de 2,71 millions en 1971. Il convient de préciser toutefois qu'une partie de ces envois sont acheminés maintenant par wagons complets.

Tandis que les transports suisses se sont un peu développés, le transit a fléchi de 4,2%, revenant ainsi à 11,14 millions de tonnes. Après les bonds spectaculaires enregistrés en 1968 (9,67 millions de t.) et en 1970 (11,47 millions), qui ont souligné l'acuité du problème posé par le potentiel de la ligne du Saint-Gothard, le taux d'expansion s'était déjà affaibli en 1971 (hausse de 1,4%; 11,64 millions de t. au total).

La baisse de 493 000 tonnes dans le transit s'est produite à raison de 437 000 tonnes dans le sens nord–sud (ferraille et charbon: 334 000 t.) et de 90 000 dans le sens sud–nord (en fonction des récoltes de fruits et légumes, notamment). Les autres courants ont marqué un léger progrès (+34 000 t.). Par le Saint-Gothard, ce trafic a diminué de 400 000 tonnes, pour tomber à 7,62 millions, et par le Simplon de 125 000 tonnes, pour redescendre à 2,32 millions.

Les causes du recul du transit sont diverses et procèdent d'un rare concours de circonstances. En premier lieu, l'économie italienne n'a pas encore réussi à surmonter la stagnation des deux dernières années, bien que les échanges avec la clientèle du nord de l'Europe, qui alimentent ce trafic, aient été un peu plus étoffés que précédemment. Par ailleurs, la longue période de faible débit du Rhin a provoqué à elle seule une perte de 120 000 tonnes dans le transit bateau–chemin de fer. A part les grèves, la saturation du réseau italien, surtout dans la région de Milan, constitue une entrave toujours plus sérieuse. La durée d'immobilisation des convois en transit équivaut pour 1972 à 11 250 jours-trains. Ce chiffre exceptionnellement élevé dépasse de 21% celui de 1971. Un grand nombre de rames durent être garées sur les réseaux suisse et étrangers, les Chemins de fer italiens de l'Etat ayant refusé d'accepter des marchandises, afin de disposer des véhicules moteurs et de délester leurs lignes pour le trafic touristique de l'été. Il est évident que la dégradation

de l'offre dans le trafic des marchandises a favorisé une fois de plus l'évitement de notre pays. Des maisons d'expédition suisses, dans l'intérêt de leurs clients, se sont même adressées aux transporteurs routiers pour acheminer leurs envois par le Brenner.

La part des CFF et du BLS dans l'ensemble des échanges entre l'Italie et le nord de l'Europe, qui était de 23,7% en 1965, a représenté 18,9% en 1971. Comparativement à la totalité des transports en transit de tous les réseaux intéressés, elle a rétrogradé de 51,1% à 46,4% d'une année à l'autre, si bien que la Suisse n'occupe plus le premier rang.

II. Tarifs et ventes

Voyageurs

L'année 1972 a été caractérisée par la publicité s'adressant à la jeunesse et par les efforts entrepris pour engager celle-ci à utiliser le chemin de fer dans une mesure accrue. Sur le plan suisse, un «abonnement pour les jeunes», appelé aussi en bref abonnement «J», a été lancé à titre d'essai, avec le concours des entreprises de transport concessionnaires, pour la clientèle de moins de 21 ans révolus. Valable un mois pour l'achat de demi-billets, il est vendu au prix très avantageux de 20 francs. Plus de 21 000 de ces titres de réduction ayant été retirés au cours des neuf mois d'émission (du 1er mars au 30 novembre), l'expérience sera poursuivie en 1973. La campagne fera l'objet d'un contrôle d'efficacité, dont les conclusions guideront le choix des mesures concernant les voyages de la jeunesse.

Sur le plan international, à l'occasion du demi-siècle d'existence de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), un abonnement général d'un mois – valable comme abonnement pour demi-billets dans le pays d'émission – a été offert par la plupart des réseaux d'Europe sous le nom d'Inter Rail 72 aux jeunes n'ayant pas dépassé 21 ans. Son prix était de 275 francs suisses. Durant la période d'émission, qui courait également du 1er mars au 30 novembre, 8700 cartes Inter Rail furent vendues en Suisse. La campagne sera reconduite en 1973, mais seulement du 1er mai au 31 octobre. En outre, sous la désignation de Rail Europ Junior, un titre de réduction est délivré depuis fin 1969 au prix de cinq francs aux jeunes, jusqu'à 21 ans. Le porteur bénéficie sur la majorité des réseaux européens d'un rabais de 25% sur le prix des billets internationaux. La vente de ces cartes a poursuivi sa progression en 1972.

La carte suisse de vacances destinée aux voyageurs domiciliés à l'étranger constitue une innovation fondamentale en matière de tarif. Ce nouvel abonnement général de huit ou quinze jours ou d'un mois, qui répond à tous les besoins du touriste, a été vendu à 18 000 exemplaires entre le 1er mars et le 31 décembre, ce qui a dépassé les prévisions les plus optimistes.

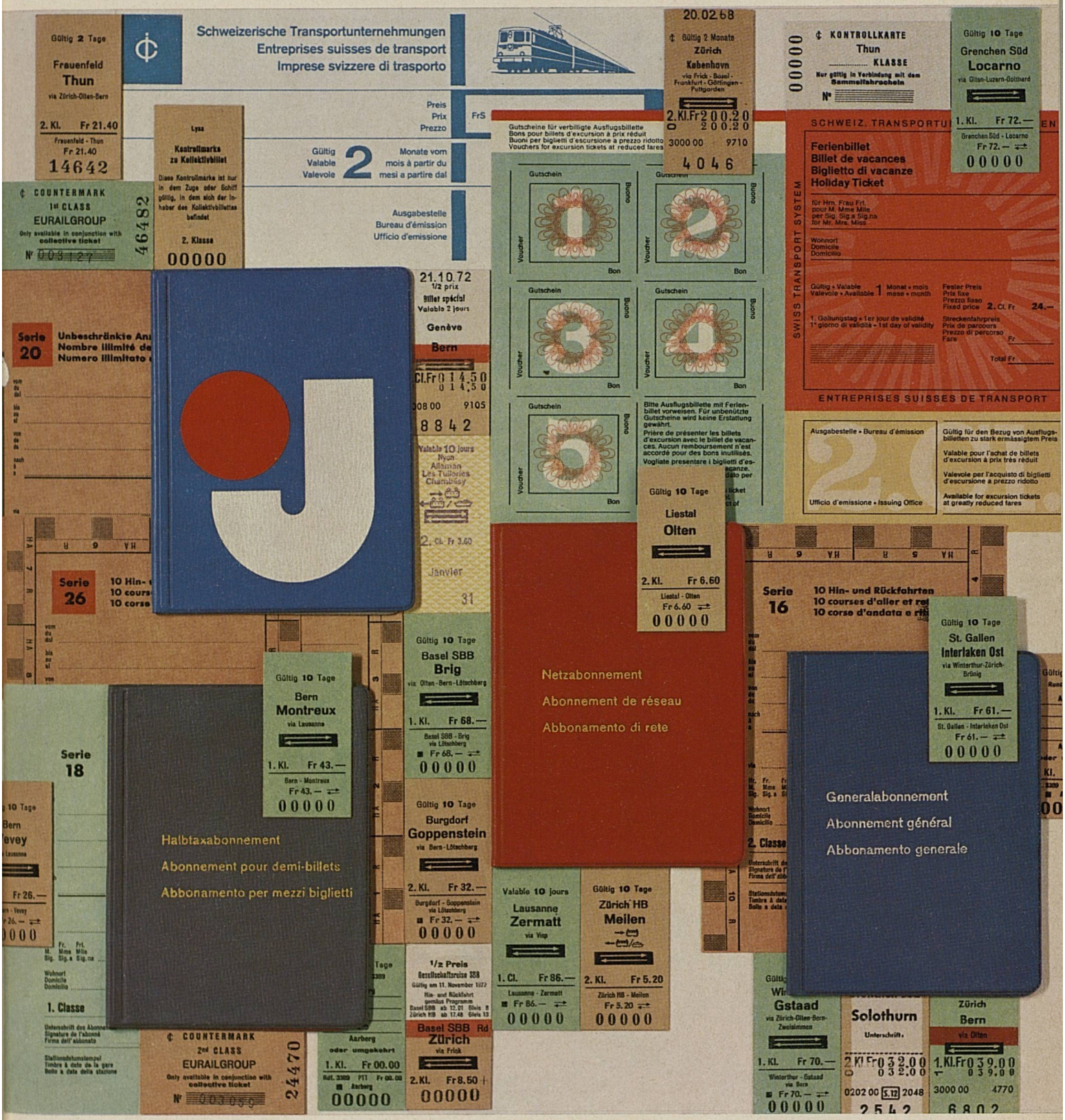
Marchandises

Le 1er janvier 1972 sont entrés en vigueur les nouveaux tarifs marchandises, majorés de quelque 14%. Constatation réjouissante, les hausses n'ont généralement pas eu d'incidences fâcheuses sur le volume du trafic. Les besoins financiers croissants, alliés aux progrès du renchérissement (v. graphique), ont rendu inéluctable un nouvel ajustement de l'ordre de 10% au début de 1973. Bien que l'élasticité des prix soit relativement faible à court terme, notamment pour les pondéreux et les gros tonnages, les CFF ont pris ces mesures sous la seule pression des événements, car ils n'ignorent pas que de massives augmentations

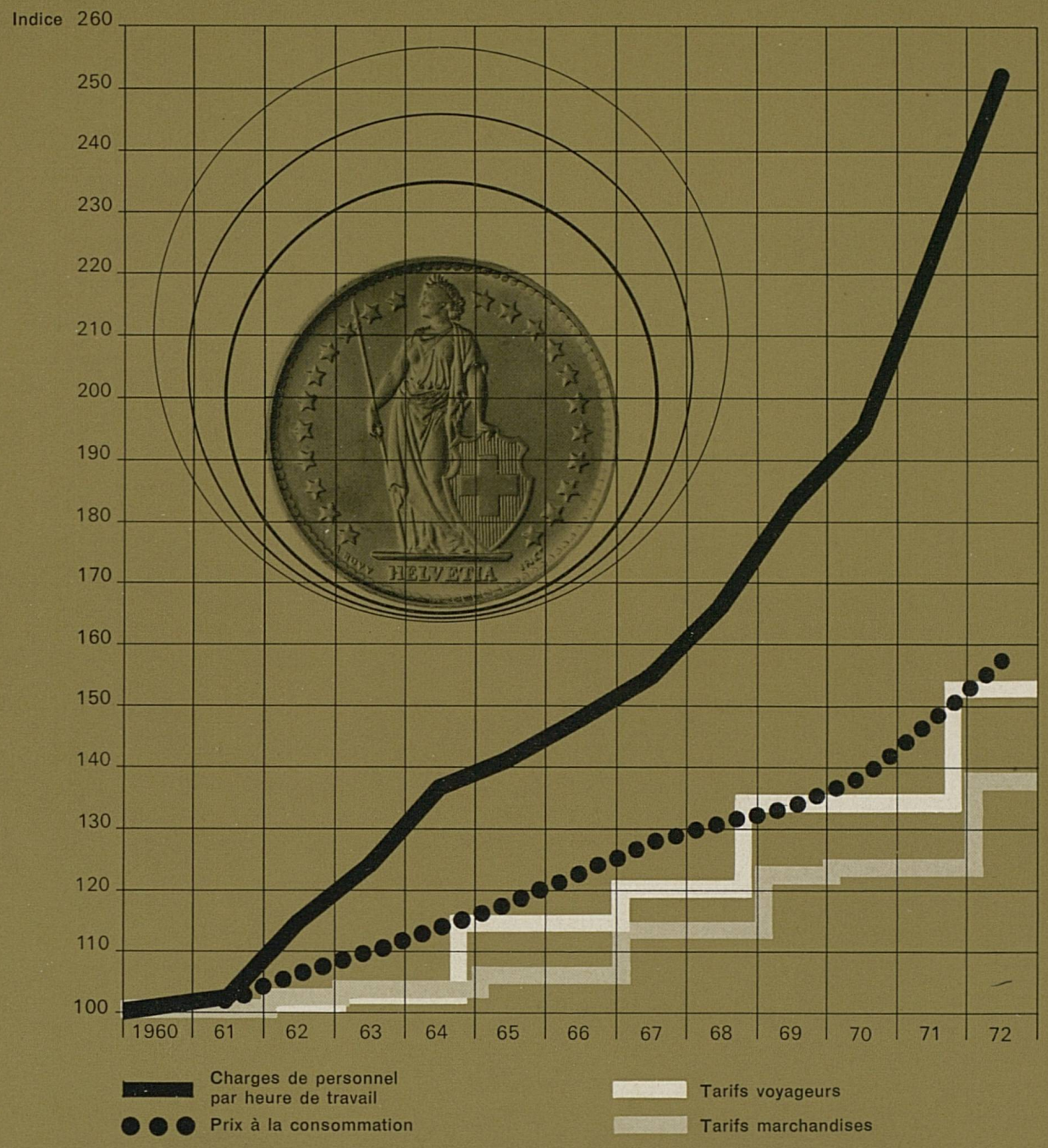
---

Variété de l'offre dans le service des voyageurs

La diversité des tarifs se reflète dans l'assortiment multicolore des titres de transport; elle permet au voyageur de faire son choix en fonction de besoins précis.


Schweizerische Transportunternehmungen
Entreprises suisses de transport
Imprese svizzere di trasporto
Halbtaxabonnement
Abonnement pour demi-billets
Abbonamento per mezzi biglietti
Netzabonnement
Abonnement de réseau
Abbonamento di rete
Generalabonnement
Abonnement général
Abbonamento generale

Charges de personnel, indice des tarifs et renchérissement général



à brefs intervalles risquent d'engager les secteurs économiques concernés à revoir à plus ou moins longue échéance l'organisation de leurs expéditions et le choix du moyen de transport. L'indice des tarifs marchandises était de 138 points au début de 1972 (base 100 en 1960), tandis que celui des prix à la consommation s'élevait à 158 (moyenne annuelle). Au début de 1973, l'indice des prix de transport est passé à 152 points. Avec 126 points, celui des wagons complets n'a suivi qu'à moitié la hausse enregistrée depuis 1960, alors que les 222 points atteints par le trafic de détail, coûteux et déficitaire, se rapprochent du niveau des charges de personnel aux CFF.

Les aménagements tarifaires de 1973 ont pu être amorcés à temps, lors de pourparlers au sein de la Conférence commerciale des entreprises de transport et des intéressés au trafic. Pour les ententes, il en est allé de même avec les associations économiques et la clientèle. A cette occasion, une nouvelle réglementation des rabais sur les groupages du détail a été instituée de concert avec les maisons d'expédition suisses. Pour lutter contre l'inflation, les Chemins de fer fédéraux se sont engagés à maintenir les prix actuels des wagons complets jusqu'en 1974 et à ne relever ceux des envois de détail que si le coût de la vie augmente de 5% ou plus.

Les CFF, principaux partenaires du Pool suisse des palettes, qui groupe les secteurs économiques intéressés et les chemins de fer, supportent des charges de plus en plus lourdes pour le renouvellement et la remise en état des engins échangeables, cela depuis la création, en 1952, de la palette normalisée. En 1971, ces frais se sont élevés à huit millions de francs. C'est pourquoi, en accord avec la clientèle, diverses modifications ont été décidées au cours du dernier exercice: nouvelles modalités d'échange, renforcement des dispositions concernant le règlement des dommages, institution d'une taxe d'échange à l'expédition et d'une taxe de renvoi pour les palettes privées.

En raison du faible développement du trafic et devant la nécessité d'accroître leurs recettes, les CFF ont établi, compte tenu de la capacité du réseau, un programme plus sélectif de prospection du marché, dans le dessein de mieux coordonner les activités des services de l'exploitation et des services commerciaux. Au cours de l'exercice, des collaborateurs extérieurs bien préparés ont pu occuper dans la nouvelle organisation des conseillers en matière de trafic seize points névralgiques, où l'appui des sections de vente des arrondissements leur est acquis.

III. Le rail et les autres moyens de transport

La desserte ferroviaire des aéroports

Tant par la voie de terre que par la voie fluviale, Bâle est depuis toujours la porte d'entrée classique de la Suisse. C'est pourquoi les chemins de fer ont établi des liaisons directes entre cette métropole et toutes les régions du pays. Dans le trafic à grande distance, l'avion a déplacé le point de pénétration vers les aéroports de Zurich et de Genève et, à un moindre degré, vers celui de Bâle. Mais le problème de la répartition en surface n'est pas encore résolu. Selon les prévisions, les passagers qui débarqueront ou embarqueront en 1980 seront au nombre de douze millions à Zurich-Kloten, de huit millions à Genève-Cointrin et de trois millions à Bâle-Mulhouse. Le fret atteindra alors, dans l'ensemble, 500 000 tonnes, ce qui correspond à une fois et demie le mouvement des marchandises de la gare de Lausanne.

Les aéroports desservent le pays tout entier, et non pas seulement leurs abords immédiats. A Kloten, par exemple, 55 pour cent du trafic ne proviennent pas de la région zurichoise. Les passagers d'avion, qui voyagent sans leur voiture, constituent une clientèle intéressante pour le trafic ferroviaire à longue distance. Les destinations définitives étant généralement très diverses, il ne saurait être question d'organiser des trains spéciaux pour ce public. La seule solution consiste donc à raccorder les aérogares au réseau des trains directs, qui, en raison de leur fréquence, peuvent seuls assurer dans de bonnes conditions le passage

de l'avion au chemin de fer et vice versa. Des convois spéciaux pourraient cependant être prévus pour les groupes importants dont tous les membres gagneraient la même localité. La desserte ferroviaire des aéroports nécessite la construction de gares dans leur enceinte, avec les voies de jonction que cela implique.

A Zurich, la ligne de l'aéroport, reliée par ses deux extrémités à la grande transversale est–ouest, entre Winterthour et le chef-lieu, passera par une gare souterraine. A Genève, une antenne à double voie partira de la gare de Cornavin en direction de Cointrin. A Bâle enfin, une ligne viendra se greffer en deux points sur la section Bâle–Mulhouse. Dans les trois cas, le service du fret disposera de ses propres installations. L'ouvrage dont la réalisation est la plus avancée est celui de Zurich-Kloten. La gare souterraine est déjà en construction, et le Conseil d'administration a adopté le projet d'ensemble. Pour ce qui est du raccordement de Cointrin, les dernières retouches ont été apportées aux projets généraux, de sorte que la mise au point des détails de l'exécution pourra débuter sous peu. La ligne du troisième aéroport n'a fait l'objet, pour l'instant, que d'études préliminaires.

Les CFF ne redoutent pas que les nouvelles possibilités de transbordement offertes dans les aéroports favorisent l'exode de la clientèle des grands trains internationaux vers l'avion, car il s'agit de deux genres de trafic distincts. Sur les grandes distances, c'est l'avion qui entre d'abord en considération, à cause de la brièveté de ses temps de parcours, de sorte qu'on ne doit faire appel au chemin de fer que pour les trajets initiaux et terminaux. Sur les moyennes distances, en revanche, le rail conserve ses atouts avec les trains Trans-Europ-Express et Intercity, qui relient directement entre eux les centres des villes, en empruntant bientôt des voies conçues pour les vitesses élevées; il sera donc en mesure d'affronter la concurrence de l'aviation.

Dans l'attente des raccordements qui ouvriront à leur clientèle l'accès aux trains directs d'une manière régulière, les aéroports de Zurich et de Genève sont les têtes de ligne de services routiers spéciaux. Entre Berne et Kloten, un autobus fait la navette huit fois par jour; il remplace en même temps la liaison aérienne supprimée par Swissair. Au cours de l'exercice, ce service, exploité par les CFF avec le concours des PTT et de Swissair, a été utilisé par 66 000 voyageurs, soit en moyenne douze par trajet. Entre Lausanne et Cointrin, le taux de fréquentation des autobus mis en circulation par les Transports publics de la région lausannoise a permis de porter le nombre des courses journalières de huit à dix, dans les deux sens.

IV. Exploitation

Dans le secteur des voyageurs, les pointes de trafic ont été dans les mois de juillet et d'août à peu près aussi accentuées qu'un an auparavant. Parmi les prestations extraordinaires, mention doit être faite de la mise en marche de nombreux trains supplémentaires, d'une part à l'occasion des élections en Italie (7/8 mai), ce qui a donné lieu à la vente de 95 000 billets spéciaux, d'autre part lors de la Fête fédérale de gymnastique d'Aarau, en juin, pour le transport de 45 000 personnes. Les quatre-vingts voitures-couchettes des CFF incorporées aux trains de nuit du service international ont accueilli en tout 420 000 voyageurs. Ce chiffre dépasse de 10 pour cent celui de 1971; il correspond à un taux d'occupation de 55 pour cent.

L'installation montée à Berne en temps utile pour la réservation électronique des places dans les convois internationaux a commencé à fonctionner en mars et a atteint son plein régime le 28 mai, date du changement d'horaire. Elle est raccordée par des circuits spéciaux aux pupitres des gares et des agences de voyages privées. Mises à part les quelques faiblesses de la phase de transition, le système répond entièrement à l'attente. Dans les dix premiers mois, plus de 1,2 million de réservations ont été opérées par son intermédiaire dans les trains TEE et autres, qu'il s'agisse de places assises ou couchées (lits et couchettes). Le public apprécie au plus haut point l'extrême rapidité de ce service. Le client reçoit en effet une réponse moins d'une minute après avoir formulé sa demande.

Les transports de marchandises ont pu être assurés dans l'ensemble d'une manière satisfaisante, bien que le personnel et le matériel n'aient pas été disponibles en suffisance. Le trafic intérieur ne s'est heurté à aucune difficulté notable. Le transit en direction du sud a en revanche rencontré des obstacles. Son écoulement a été entravé à maintes reprises par la saturation de l'appareil de transport des Chemins de fer italiens de l'Etat (FS), par les pointes saisonnières du trafic voyageurs et par des arrêts de travail. Des convois durent alors être garés temporairement sur les lignes d'accès, au nord des Alpes, et il a fallu suspendre l'acceptation des marchandises. Non seulement la circulation des trains de marchandises s'en est trouvée perturbée, mais il en est résulté de fâcheux retards dans l'acheminement des envois, ce qui s'est répercuté défavorablement sur l'activité économique. Nombre de trains durent être retenus en route, même à l'étranger. Ce problème a fait l'objet de pourparlers et de démarches.

Fort heureusement, une étroite collaboration avec les sphères de l'économie a encore permis de multiplier les trains blocs, ce qui est très appréciable au moment où le réseau s'applique à mieux satisfaire une demande croissante. Etant donné les avantages de cette formule, tant pour la clientèle que pour les CFF, les efforts entrepris afin de la répandre vont être poursuivis.

Depuis la mise en service de la seconde voie entre Muri et Benzenschwil, le 27 novembre 1972, toute l'artère Bâle–Chiasso est équipée de la sorte. Dans le trafic marchandises, pour ce qui est de la charge des lignes, le Sud argovien (Rupperswil–Lenzbourg–Immensee) se place immédiatement après la section de montagne du Saint-Gothard.

L'intégration dans le parc EUROP de quatre nouveaux types de wagons facilite l'utilisation du matériel. Grâce à cette mesure, grâce aussi à la réception de près de 600 véhicules neufs, les clients n'ont pour ainsi dire jamais dû attendre le matériel vide dont ils avaient besoin pour leurs expéditions. Quelques complications ne sont encore survenues que dans les transports de ciment, car, si des wagons étrangers ont de nouveau été loués, la demande a en revanche beaucoup augmenté.

L'exercice a été malheureusement marqué par un grave accident. Le 31 octobre, à Saint-Triphon, un train direct Brigue-Lausanne est entré en collision avec une rame en manœuvre qui comprenait un wagon-citerne chargé. On a déploré la mort de quatre personnes, dont le mécanicien du train de voyageurs.

Malgré la progression de la demande, le trafic s'est déroulé dans des conditions satisfaisantes. Il ne faut cependant pas se dissimuler que l'appareil de transport des CFF va être durement mis à l'épreuve par le mouvement accru des échanges et par les nouvelles exigences relatives à la qualité des services. A cet égard, le manque de personnel se fera gravement sentir, au point que l'extension de l'offre, si urgente soit-elle du point de vue quantitatif et qualitatif, devra rester dans certaines limites.

V. Les 125 ans des chemins de fer suisses

Deux dates ont marqué les origines des chemins de fer suisses: le 15 juin 1844, Bâle était raccordée à la ligne française de Strasbourg à Saint-Louis; le 9 août 1847, le premier train de la compagnie du Nord-Suisse circulait entre Zurich et Baden. Un siècle et quart s'étant maintenant écoulé depuis ce dernier événement, il est indiqué de feuilleter un peu les annales.

L'essor du réseau ferré

La construction de chemins de fer dans les pays voisins ne pouvait laisser indifférentes les autorités suisses. Les deux experts anglais mandatés par le Conseil fédéral, Stephenson et Swinburne, déposèrent en 1850 un rapport contenant des propositions en vue de la création d'un réseau national. Les particuliers garderont cependant l'initiative des travaux. La Confédération et les cantons se borneront pour l'essentiel à délivrer des concessions et à exercer une surveillance sur la gestion et l'exploitation des compagnies privées.

Le chemin de fer du Nord-Suisse, qui jouissait de l'appui des milieux d'affaires zurichois, aurait dû se développer en direction de Bâle, pour assurer la liaison avec la ligne de Strasbourg. Des embarras financiers et la résistance opposée par les cantons «étrangers» d'Argovie et de Bâle aux demandes de concession l'empêchèrent néanmoins de reporter son terminus au-delà de Baden. Alors, se conformant à sa nouvelle dénomination de chemin de fer du Nord-Est, il jeta son dévolu sur cette partie du pays. A Bâle, en revanche, le commerce et les autres sphères de l'économie avaient pris le parti du Central-Suisse. Cette entreprise se mit à construire, en 1854, la ligne qui se ramifiera à Olten en direction de Lucerne et de Berne. Peu après, l'Union-Suisse, domiciliée à Saint-Gall, se lançait dans divers travaux qui visaient surtout à établir une liaison Winterthour–Coire, par Saint-Gall, avant d'atteindre éventuellement l'Italie à travers les Alpes orientales. A la même époque, la Suisse romande mettait en chantier des lignes partant de Genève vers le Simplon, de même qu'en direction des lacs du Jura, pour assurer la jonction avec leurs services de bateaux. Dans cette région, contrairement à ce qui se passait en Suisse alémanique, nombre de petites sociétés étaient à l'œuvre. Elles ne devaient fusionner qu'en 1889, pour constituer la compagnie du Jura–Simplon.

Ces sociétés, qui travaillaient à l'échelon local ou régional, exécutaient rapidement leurs projets de construction, et l'exploitation de leurs réseaux laissait généralement des bénéfices. Treize ans seulement après l'ouverture de la ligne du Nord, Genève était reliée au lac de Constance. Vers 1870, le réseau ferré de la Suisse avait à peu près sa configuration définitive, sans les grandes traversées des Alpes.

A ce moment, il était déjà question de percer le massif alpin. Les divers projets étaient même en compétition depuis longtemps. En 1858, l'Union-Suisse avait atteint Coire, qui pouvait être le point de départ d'une ligne passant sous le Lukmanier ou le Spluegen. En 1859, le Central-Suisse desservait Lucerne, puis, en 1878, après plus de vingt ans de travaux, la ligne de la vallée du Rhône était achevée jusqu'à Brigue, dans l'attente de son prolongement par le Simplon. La préférence fut donnée, comme on sait, au tunnel du Saint-Gothard, qui allait être creusé avec l'appui financier de l'Allemagne et de l'Italie. Il fut inauguré en 1882. La deuxième ligne de transit empruntant l'itinéraire alpin, celle du Simplon, a été mise en service en 1906 et dotée d'une nouvelle voie d'accès, par le Loetschberg, en 1913. L'ossature du réseau actuel était dès lors assemblée.

La nationalisation

Lorsque le chemin de fer, entreprise de louage de services jouissant d'un véritable monopole, relevait du secteur privé, l'intérêt public n'était pas le critère exclusif de son activité. Des constructions spéculatives de lignes et les crises de l'industrie conduisirent maintes compagnies au bord de la ruine, ce qui donna un regain d'actualité à l'idée de nationalisation, déjà débattue depuis des dizaines d'années. En 1893, les Chambres adoptèrent un projet de loi du Conseil fédéral relatif à l'acquisition et à l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération (loi de rachat). Mais, à la suite d'un référendum, le peuple fut appelé à se prononcer également. Le 20 février 1898, à l'issue d'une campagne caractérisée par des discussions passionnées, il décida à une forte majorité – par 386 634 voix contre 182 718 – de nationaliser les principales compagnies ferroviaires, pour les réunir dans une seule entreprise dénommée Chemins de fer fédéraux suisses.

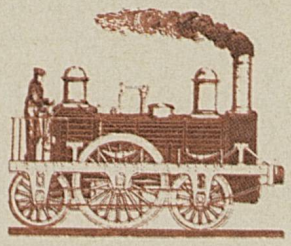
En 1902 et 1903, le Central-Suisse, le Nord-Est, l'Union-Suisse et le Jura–Simplon furent englobés dans le processus d'intégration, puis vint le tour, en 1909, de la florissante compagnie du Saint-Gothard. Ultérieurement, les Chemins de fer fédéraux absorberont encore des lignes de moindre importance, la dernière en date (1947) étant un tronçon de l' «Uerikon–Bauma». En raison des conditions dans lesquelles il s'est formé, le réseau fédéral n'est rien moins qu'homogène. Il comprend des artères principales et secondaires, une ligne à voie étroite partiellement à crémaillère, voire un service de navigation, tandis que les compagnies non touchées par la nationalisation ou fondées après 1902 exploitent aussi des chemins de fer des deux catégories citées, lesquels se mêlent parfois au réseau des CFF.

Le rachat d'autres sociétés dont les lignes sont en fait partie intégrante du réseau à voie normale a donné lieu à diverses interventions. Jusqu'ici, ces tentatives sont demeurées vaines, mais un résultat voisin de

Nachricht an das reiselustige Publikum.

Fahrten-Tabelle vom 1. Mai 1847.

SCHWEIZERISCHE NORD BAHN



in 30 Minuten

VON

ZÜRICH NACH BADEN.

DAMPFSCHIFFE AUF DEM ZÜRICH- UND WALLENSEE

in einem Tag von ZÜRICH nach CHUR, St. GALLEN etc.

Bei direkter Verbindung mit Mailand, sowie mit allen Städten am Rhein, Belgien, Holland und Frankreich; London, Hamburg, St. Petersburg u. s. w. sowohl durch Dampfschiffe als Eisenbahnen.

FAHRTEN-TABELLE

DER

SCHWEIZER NORDBAHN

vom 1. Mai 1848 bis auf weitere Anzeige

in Einem Tag

VON

ZÜRICH NACH FRANKFURT A/M.

(Die täglichen Fahrten nach PARIS etc. werden später bekannt gemacht.)

Avis important.

En partant de **Zurie** à 5 heures du matin, on arrive:

à **Baden**	à 5½	heures	du	matin.
„ **Aarau**	„ 7	„	„	„
„ **Bâle**	„ 10	„	„	„
„ **Friburg**	„ 12	„	„	midi.
„ **Carlsruhe**	„ 3	„	„	soir.
„ **Francfort**	„ 9	„	„	„

Wichtige Nachricht.

Wer um 5 Uhr Morgens von **Zürich** abfährt, kömmt an:

in **Baden**	um	5½	Uhr	Morgens.
„ **Aarau**	„	7	„	„
„ **Basel**	„	10	„	„
„ **Freiburg**	„	12	„	Mittags.
„ **Karlsruh**	„	3	„	Abends.
„ **Frankfurt**	„	9	„	„

Important Advice.

On leaving **Zurie** at 5 o'clock in the m. one arrives:

at **Baden**	at	5½	o'clock	in the morning.
„ **Aarau**	„	7	„	„ „
„ **Basle**	„	10	„	„ „
„ **Friburg**	„	12	„	mid-day.
„ **Carlsruh**	„	3	„	evening.
„ **Frankfurt**	„	9	„	„ „

☞ Alle Visitationen an den Gränz-Mauthämtern sind bei direkten Fahrten — **aufgehoben.**

celui qui était recherché pourrait être obtenu par d'autres moyens, qui sont la rationalisation, grâce à l'exploitation en commun et à la normalisation technique, le rapprochement des tarifs et la résorption de certaines charges financières par les pouvoirs publics.

L'électrification

Mis à part l'embranchement frontalier Etzwilen–Singen, le réseau des CFF est complètement électrifié depuis 1960. Celui des compagnies privées l'est aussi, à de rares exceptions près, ce qui place les chemins de fer suisses dans une situation unique au monde.

La ligne de Brigue à Domodossola par le Simplon, achevée en 1906, a été à la fois la première que les Chemins de fer fédéraux, à peine créés, ont ouverte eux-mêmes à la circulation et la première qu'ils ont électrifiée. Sur la proposition de la société Brown, Boveri & Cie, Baden, le tronçon en tunnel, de Brigue à Iselle, avait été équipé pour la traction en courant triphasé sur le modèle du chemin de fer Berthoud-Thoune, inauguré en 1899 et qui était le premier à faire usage de la traction électrique en Europe. De son côte, la fabrique de machines d'Oerlikon étudiait l'application du courant monophasé de 15 000 volts entre Seebach et Wettingen où, de 1904 à 1909, elle assura à ses propres frais le service de traction. Elle jeta les bases de l'électrification du chemin de fer Berne–Loetschberg–Simplon (BLS) et de celle, entreprise dix ans plus tard, du réseau des CFF.

Ce fut d'abord le BLS qui – comme le fit aussi, à une échelle plus réduite, le Chemin de fer rhétique – mit à profit le système de courant expérimenté entre Seebach et Wettingen. Après avoir adopté en 1910, à titre d'essai, la traction électrique entre Spiez et Frutigen, il l'étendit à toute la ligne, de Frutigen à Brigue, dès son ouverture à l'exploitation, en 1913. En cette année précisément, les CFF décidèrent d'aménager selon la même formule l'artère du Saint-Gothard. Ils purent appliquer le nouveau mode de traction à partir de 1919, d'abord sur la section Berne–Thoune, puis, dès 1920, sur les rampes du Saint-Gothard.

Au cours des années suivantes, les lignes principales des CFF furent électrifiées successivement. En 1927, la caténaire s'étendait de Genève à Rorschach ainsi que de Chiasso à Bâle et à Zurich. En 1939, au début des hostilités, l'électrification était si avancée que, contrairement à ce qui s'était passé lors du conflit précédent, les trains continuèrent de circuler presque normalement. En pleine période de guerre, les CFF électrifièrent encore quelques lignes secondaires, qui furent ainsi préservées des restrictions de circulation.

C'est à l'électrification plus qu'à toute autre circonstance que les CFF doivent d'être venus à bout de l'accroissement imprévu des transports qui s'est manifesté pendant et après la dernière guerre. Ils acheminent aujourd'hui deux fois plus de voyageurs et trois fois plus de marchandises qu'en 1938. Au Saint-Gothard, où une intense activité ne cesse de régner jour et nuit, le volume du trafic s'est multiplié par vingt depuis les premières années d'exploitation.

Les services offerts

Les Chemins de fer fédéraux, sitôt après avoir vu le jour, se sont préoccupés d'améliorer les installations insuffisantes qu'ils avaient reprises. La crise mondiale fit s'accumuler une fois de plus les besoins d'équipement. Après la dernière guerre, un nouvel effort de modernisation systématique et l'engagement total du personnel ont permis d'affronter avec succès l'énorme demande de transports.

Des écoliers félicitent les CFF à l'occasion des 125 ans des chemins de fer suisses

Les écoliers de la 6e A de Hochdorf ont adressé aux CFF un compliment original lors de «leur» 125e anniversaire. Le maître, qui avait fait un apprentissage de gare aux CFF avant d'entrer dans l'enseignement, imagina un beau jour de donner sa leçon de dessin en gare de Hochdorf, en demandant à chaque élève de choisir librement un sujet ferroviaire. Il colla ensuite les travaux pour en faire une affiche, qu'il offrit au chef de gare. Cet agent l'exposa d'abord dans ses locaux, puis il la transmit au service de publicité des CFF, à Berne. Elle fut enfin remarquée par la Direction générale, qui décida de la faire imprimer pour la placarder dans tout le pays, couronnant ainsi une idée originale et le beau travail d'une classe.

WIR GRATULIEREN
DER SBB ZUM
125. GEBURTSTAG
KLASSE 6A

Selon les prévisions, le trafic ferroviaire et routier triplera d'ici à l'an 2000. Ne serait-ce que parce qu'il est nécessaire de protéger l'environnement et de ménager les ressources en énergie, le train devra écouler une partie des transports supplémentaires. Les Chemins de fer fédéraux, conscients de leur mission, travaillent assidûment à la solution du problème. Il faut espérer, dans l'intérêt de tous, que les grandes décisions qui s'imposent seront prises dans un proche avenir, avec autant de perspicacité qu'à l'époque des pionniers.

L'anniversaire

Le rail étant encore promis à un bel avenir, les manifestations du 125e anniversaire des chemins de fer suisses (1847–1972) étaient axées sur la conception moderne de leur exploitation. Au début de l'été, au Musée suisse des transports, le pavillon d'angle réservé à la section ferroviaire a rouvert ses portes, après des transformations, en présentant une exposition de véhicules. D'août à octobre, des prototypes de voitures unifiées de la troisième génération effectuèrent dans tout le pays des parcours de démonstration. A Saint-Gall, la cérémonie d'ouverture de la Conférence européenne des horaires des trains de voyageurs et des services directs fut consacrée en partie au rappel des origines du réseau ferré en Suisse. La célébration de cet anniversaire a finalement atteint son point culminant lors de la Quinzaine ferroviaire organisée à Genève dans la seconde moitié d'octobre, par les soins de l'Institut national genevois.