

# Trafic et exploitation

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): - **(1976)**

PDF erstellt am: **04.07.2024**

## **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.

### I. Trafic

#### Voyageurs

La récession de 1974 a frappé rapidement et de plein fouet le secteur des transports, qui joue un rôle important dans la vie économique, dont il est en quelque sorte le baromètre (voir les diagrammes p. 2). Au cours de l'année passée en revue, l'économie suisse est parvenue à se ressaisir dans certains domaines, mais sans atteindre au véritable redressement qui était encore escompté au début. Le trafic voyageurs des CFF a subi quelques influences négatives. Par exemple, le chiffre moyen de la population résidante, en baisse d'un pour cent, est retombé à 6,346 millions, notamment par suite du départ de 5 pour cent des étrangers. Il y eut en outre, en 1976, en moyenne, 20 703 chômeurs complets, contre 10 170 en 1975.

Tandis que le nombre des voyageurs potentiels diminuait pour le rail, le réseau d'autoroutes destiné aux déplacements individuels ne cessait de s'améliorer et, en dépit de la récession, le parc des véhicules à moteur privés, y compris les autocars, augmentait encore de 4 pour cent, ce qui l'a porté à 1 871 000 unités. En 1976, il y avait déjà 291 voitures pour 1000 habitants, au lieu de 278 un an auparavant. A l'heure actuelle, presque chaque ménage dispose d'une automobile.

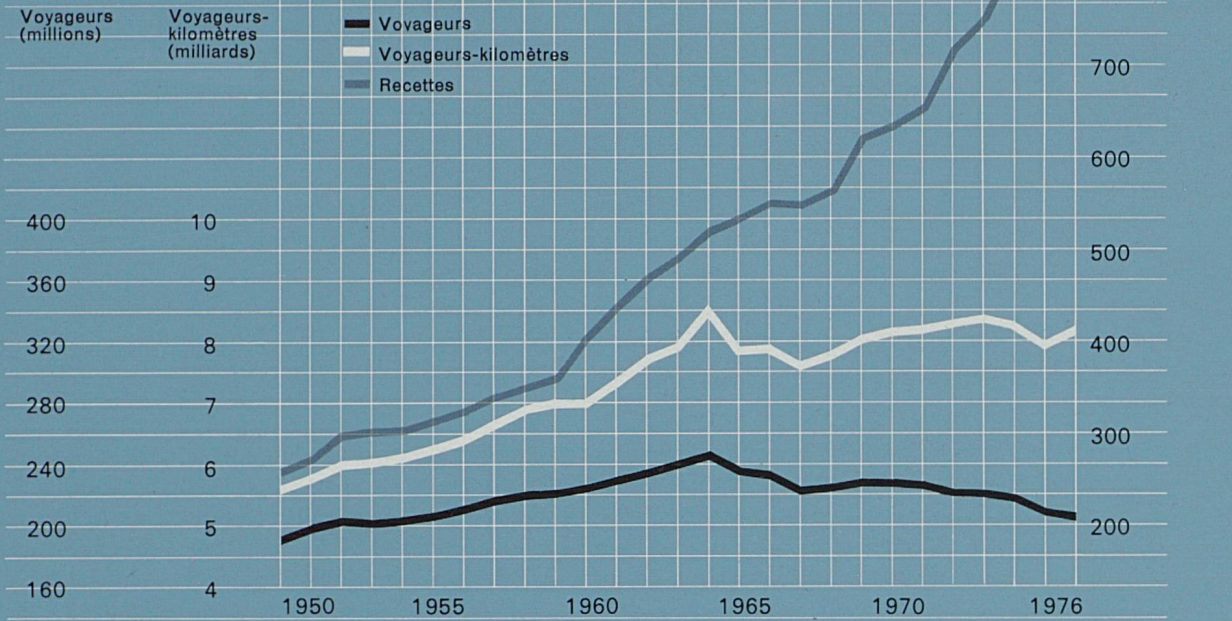
Durant l'exercice considéré, les CFF ont transporté dans l'ensemble 208,3 millions de personnes, soit 2,3 millions ou 1,1 pour cent de moins que l'année précédente. Le mouvement de recul, qui se chiffrait à 4,1 pour cent en 1975, a donc ralenti.

Après deux ans de repli, le volume du trafic s'est de nouveau légèrement accru. Les 8115 millions de voyageurs-kilomètres enregistrés dépassent en effet de 131 millions ou 1,6 pour cent le total antérieur. Le relèvement de 2,4 pour cent de l'offre journalière – portée ainsi à 172 000 trains-kilomètres – n'est peut-être pas étranger à ce résultat.

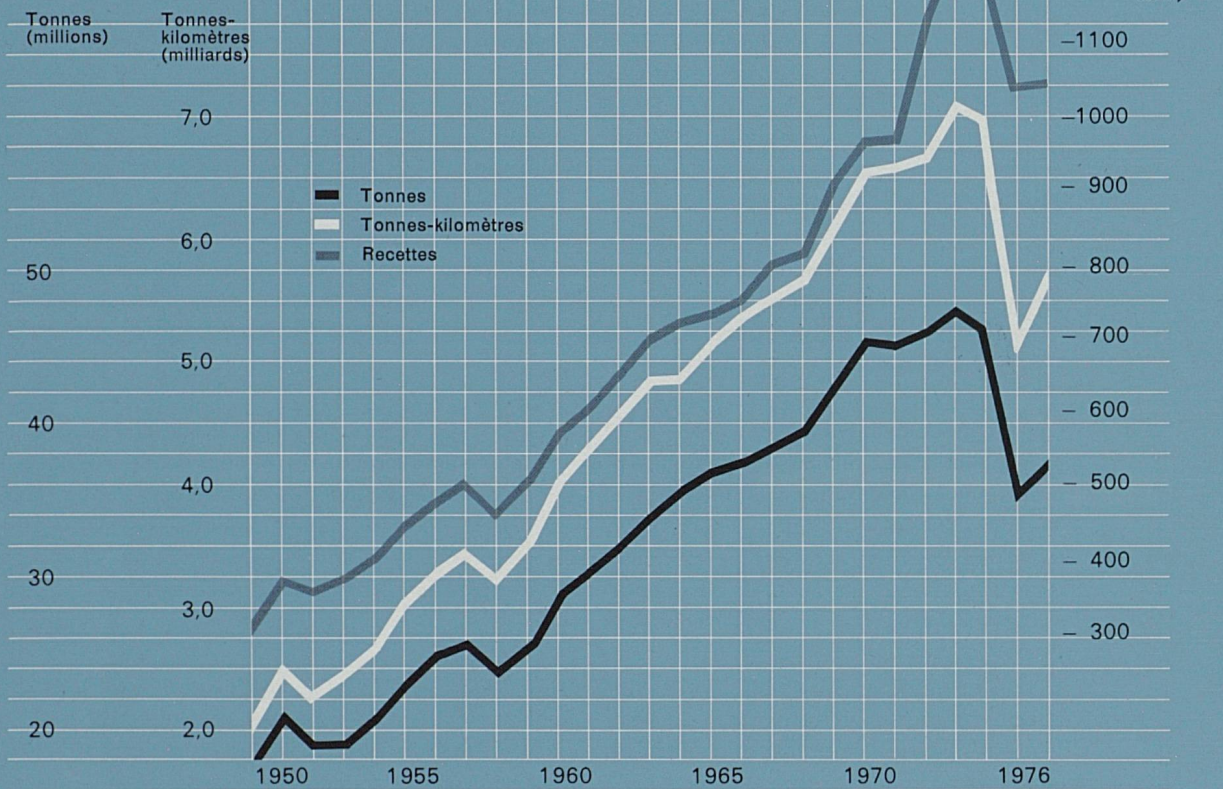
Les recettes voyageurs, y compris le produit des transports de bagages et d'automobiles accompagnées, se montent à 796,6 millions de francs, ce qui dénote une amélioration de 0,4 pour cent par rapport à l'exercice précédent. La majoration des tarifs intervenue le 27 octobre 1976 n'a pas eu le temps d'influer beaucoup sur les comptes. Dans le trafic suisse, les 2,2 pour cent de rentrées supplémentaires proviennent essentiellement des titres de transport touristiques et des abonnements pour hommes d'affaires. Quant aux voyages internationaux, ils ont décliné de 3,6 pour cent. Le plus touché a été le trafic Suisse-étranger, notamment parce que de nombreux travailleurs ont quitté le pays.

Le service des bagages a rapporté 13,7 millions de francs, soit 0,8 million ou 5,9 pour cent de plus qu'en 1975, et celui des automobiles accompagnées 14,5 millions. Dans ce dernier cas, la diminution de 3,1 millions de francs ou 17,9 pour cent est due au fait que les cols alpestres furent praticables plus longtemps que précédemment.

## Trafic voyageurs



## Trafic marchandises



## Marchandises

Le net fléchissement des deux années précédentes a fait place à une reprise, à vrai dire nuancée. Le volume des transports s'est accru de 2,9 millions de tonnes (+ 8,4 %) comparativement à 1975, pour atteindre 37,4 millions de tonnes, ce qui ne représente en définitive rien de plus qu'en 1965 ou 1966. Ce développement quantitatif s'accompagne néanmoins d'une nouvelle et légère contraction des produits. L'âpreté de la concurrence a fait réviser en baisse les ententes tarifaires, au point que le prix moyen par tonne acheminée, c'est-à-dire 22 francs, est à peine supérieur à celui de 1974. Le total des recettes marchandises s'inscrit à 1052,1 millions de francs, soit 4,0 millions (-0,4%) de moins que pour l'exercice antérieur. L'évolution des différentes catégories de trafic se reflète dans ce tableau :

Catégorie de trafic	1974 millions de tonnes	1975	1976	Variation en %		
				1976-75	1975-74	1976-74
1. Wagons complets	44,20	32,96	35,95	+ 9,1	- 25,4	- 18,7
- trafic intérieur	17,86	13,62	14,51	+ 6,5	- 23,7	- 18,8
= au départ des raffineries de pétrole	4,28	3,39	3,43	+ 1,2	- 20,8	- 19,9
- importations	12,70	9,40	9,87	+ 5,0	- 26,0	- 22,3
= au départ des ports rhénans	4,44	3,33	3,34	+ 0,3	- 25,0	- 24,8
- exportations	2,49	2,07	2,01	- 2,9	- 16,9	- 19,3
- transit	11,15	7,86	9,56	+ 21,7	- 29,5	- 14,3
2. Détail	1,66	1,18	1,08	- 8,5	- 28,8	- 34,9
Total (envois postaux compris)	46,21	34,48	37,35	+ 8,3	- 25,4	- 19,2

Mis à part les exportations et les envois de détail, l'amélioration quantitative est générale. Dans le transit, la progression de 1,7 million de tonnes a fait regagner une bonne moitié du terrain perdu en 1975. Quoi qu'il en soit, le niveau de 1974 et, à plus forte raison, le plafond atteint en 1973, à la veille de la récession, n'ont jamais été rejoints.

Pour les CFF, les transports intérieurs, dont 14,5 millions de tonnes sous forme de wagons complets, fournissent toujours le plus fort contingent de trafic. Malgré le marasme persistant de l'industrie du bâtiment, le résultat de 1975 est dépassé de 890 000 tonnes (+ 6,5%). Cette augmentation provient des expéditions de métaux, de produits chimiques et de papier ainsi que des livraisons des raffineries; elle comble néanmoins à peine un dixième du vide causé par la récession.

Le trafic lié au commerce extérieur n'a pas évolué d'une manière uniforme. Les importations confiées directement au chemin de fer ont progressé de 460 000 tonnes (+ 7,6%), alors que le volume des chargements opérés dans les ports du Rhin est demeuré stable au cours du premier semestre, par suite de la durée exceptionnelle des basses eaux. Dans ce dernier secteur, le rail n'en a pas moins conservé sa part de 55 pour cent face à la route. Dans les exportations, en revanche, qui ont crû de 300 000 tonnes (+ 8,5%), il a perdu 60 000 tonnes (- 2,9%), pour se maintenir de justesse au-dessus du seuil des deux millions.

Un fait illustre bien la rigueur de la compétition: dans le commerce extérieur, le camion est non seulement resté sur ses positions en 1975, mais il s'est encore attribué un supplément de 13 pour cent en 1976, si bien qu'il a véhiculé finalement onze millions de tonnes de marchandises. Parallèlement, sa part de marché a passé de 38 pour cent en 1974 à 45 pour cent en 1975 et à 46,5 pour cent en 1976 dans les importations, tandis que dans les exportations, elle était respectivement de 38, 43 et même 49 pour cent.

Toute proportion gardée, le meilleur résultat est enregistré dans le transit, où les 9,56 millions de tonnes acheminées traduisent une croissance de 21,7 pour cent, mais il ne faut pas oublier que l'augmentation de 1,7 million de tonnes comprise dans ce chiffre succède à une perte de 3,3 millions de tonnes (- 29,5%) survenue un an plus tôt.

Dans le trafic nord-sud, les Chemins de fer italiens de l'Etat (FS) ont continué d'accepter les trains de marchandises à un rythme irrégulier. Les contingents fixés naguère avec ce réseau pour normaliser le débit ne purent être utilisés dans notre pays qu'à raison de 63 pour cent (1975: 57%) contre 88 (82) pour cent sur la ligne du Mont-Cenis et 81 (73) pour cent sur celles du Brenner et du Tauern, qui contournent la Suisse. En un an, la durée d'immobilisation des convois a triplé, passant ainsi de 3800 jours-trains à 10 200, notamment parce que l'effondrement de la voûte d'un tunnel a coupé l'artère du Simplon du 29 octobre au 19 novembre 1976. Les perturbations furent également nombreuses dans le sens sud-nord. A Chiasso, les retards des trains arrivant d'Italie atteignirent en moyenne 69 minutes, contre 54 en 1975 (+ 28%), ceux de quelques heures n'étant pas rares. Si l'acheminement avait été plus régulier, exempt de perturbations, le transit par les lignes suisses aurait été probablement plus étoffé et les recettes seraient montées en conséquence.

Le trafic combiné a pris un essor réjouissant. Le ferroutage s'est beaucoup développé, en particulier sur les artères internationales conduisant des Pays-Bas et de la République fédérale d'Allemagne vers l'Italie et vice versa.

Année	Relations internationales		Ligne de base Bâle-Mérid		Total <sup>1</sup>	
	Nombre d'expéditions	Tonnes brutes	Nombre d'expéditions	Tonnes brutes	Nombre d'expéditions	Tonnes brutes
1975	7 505	176 462	5 552	126 916	15 417	354 056
1976	12 854	313 122	6 406	153 857	28 202	655 049
Progression	+ 71%	+ 77%	+ 15%	+ 21%	+ 83%	+ 85%

<sup>1</sup> Y compris le parcours Altdorf-Airolo-Cadenazzo

La liaison supplémentaire créée en août 1975 entre Altdorf et Airolo a été prolongée jusqu'à Cadenazzo à partir du 15 novembre 1976. A la fin de l'année, quelque 11 300 véhicules routiers, d'un poids brut de 239 000 tonnes, avaient déjà emprunté ces itinéraires suisses de ferroutage.

Le bilan des transports internationaux par transconteneurs est aussi positif. Un taux de croissance de 23 pour cent par rapport à 1975 en a porté le volume global à 588 903 tonnes nettes. La part du transit s'est montée à 362 623 tonnes nettes (+ 40%), celle du trafic intérieur et des échanges extérieurs à 226 280 (+ 3%).

Ces deux systèmes de transports combinés, qui totalisent déjà plus d'un million de tonnes à eux deux, évoluent d'une manière dont il y a lieu de se féliciter. Il sied de les encourager encore, afin que le rail conserve ses chances dans sa collaboration avec la route et parvienne à affirmer davantage sa présence sur le marché.

#### **Collaboration rail-route: le ferroutage**

Le ferroutage - mode de transport combiné grâce auquel des véhicules routiers empruntent le rail sur une partie de leur parcours après avoir été placés sur des wagons porteurs d'un type spécial - connaît un essor remarquable, notamment sur la ligne du Saint-Gothard. Ce système, qui respecte l'environnement, économise l'énergie et décharge la route du trafic pondéreux, est encore susceptible de développement.



## II. Tarifs et ventes

### Voyageurs

Le réajustement des tarifs, d'abord prévu pour 1975, puis différé en raison de la rapide détérioration de la situation économique, est intervenu le 27 octobre 1976. L'augmentation, de 10 pour cent en moyenne, a fait passer à 163,8 points l'indice des prix de transport, alors que celui des prix à la consommation s'inscrivait à 166,7 (base 100 en 1966). Les nouveaux barèmes voyageurs ont contribué à cette hausse pour 0,3 point. Divers changements d'ordre structurel furent opérés à cette occasion, afin de simplifier la vente. Le rabais sur les billets de retour a été supprimé dans les relations jusqu'à 20 kilomètres et ramené de 25 à 20 pour cent sur les longues distances.

Plusieurs mesures promotionnelles devaient permettre de tirer un meilleur parti de la capacité de transport disponible et d'accroître les recettes. La campagne «3 pour 2» s'est déroulée de janvier à la mi-avril: deux personnes munies de billets ordinaires pouvaient se faire accompagner gratuitement par une troisième. En mai, les gares ont offert aux titulaires de l'abonnement pour demi-billets une «carte journalière isolée», utilisable en mai ou en juin. Il s'agissait alors d'appuyer l'effort publicitaire portant sur cet abonnement. Grâce à une campagne en faveur des «voyages en famille» lancée en octobre, les intéressés purent se déplacer, quel que soit leur nombre, avec deux billets seulement. Les CFF et les entreprises de transport concessionnaires ont mis en vente au printemps et à l'automne le «Reka – passeport du promeneur» avec le concours de quatre régions de tourisme pédestre et de la Caisse suisse de voyage. Quant à l'arrangement forfaitaire «A la découverte d'une ville suisse par le train», proposé de fin juin à fin décembre, il permettait de visiter les villes de Genève, Berne et Saint-Gall pendant les week-ends. En vertu d'un accord passé avec le Chemin de fer fédéral allemand, les abonnements suisses pour demi-billets réservés aux personnes âgées et aux invalides furent aussi admis en République fédérale du 4 octobre au 22 décembre. Réciproquement, durant la même période, les «Seniorenpässe» donnèrent droit à la même réduction en Suisse.

### Marchandises

La concurrence du camion s'est encore accrue au cours de l'exercice. Les interventions méthodiques sur le marché, amorcées en 1975 pour les wagons complets, se multiplièrent dès lors en 1976. La vaste opération de démarchage menée par les gares a constitué le point de départ de la campagne «wagons complets», destinée à recenser les transports potentiels. Combinée avec un service d'information et d'assistance à la clientèle, elle permet aussi au chemin de fer de se manifester plus activement sur le marché. Après les premiers succès, il fut nécessaire d'accorder des réductions de prix pour regagner certains trafics, notamment en ce qui concerne le ciment, le gravier, les huiles minérales et le papier.

Dans le transit, la concurrence des lignes étrangères et du camion, en nette progression à la suite de la crise de capacité des années 1970 à 1973 et de la récession de 1974–1975, est toujours favorisée par le cours élevé du franc. Aussi n'a-t-elle pu être combattue que par de nouveaux sacrifices substantiels en matière de prix. Les parts suisses des tarifs de transit, d'importation et d'exportation furent d'abord réduites de 10 pour cent à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1976. Il fallut en outre fixer des taux plus avantageux dans les ententes particulières et les moduler par relations et par marchandises. Tout porte à croire que ces réductions furent pour beaucoup dans le retour au rail de 3,0 millions de tonnes. Bien qu'il soit difficile de dissocier les incidences de l'évolution économique générale de celles des mesures spéciales, on peut admettre, en définitive, que ces dernières ont procuré de nouvelles recettes. Toutefois, il est apparu qu'en période de récession précisément, la qualité des services – et non pas uniquement leur prix – joue aussi un grand rôle.

La campagne «envois de détail» lancée le 1<sup>er</sup> octobre 1975 a été intensifiée, elle aussi. L'intervention des gares s'est révélée positive dans les contacts avec la clientèle. Après une année, les résultats montrent que les mesures tarifaires et l'amélioration des prestations ont contribué à juguler efficacement la fuite des transports. La reprise n'a cependant pas compensé les rabais accordés.





Dans le cadre de la conférence commerciale, les intéressés au trafic ont estimé que les prix fixés pour les futurs envois de messageries (voir p. 9) d'après les tarifs actuels de la grande vitesse étaient trop élevés en raison de la rivalité du camion et de la surcapacité du chemin de fer. Conformément au résultat des pourparlers, les nouvelles taxes représenteront jusqu'à 20 pour cent de moins que celles qui sont appliquées aujourd'hui aux envois express et jusqu'à 15 pour cent de moins que celles des colis de détail grande vitesse. Les minimums de perception et les taux des wagons complets grande vitesse ne varieront pas.

Le groupe de projet «envois de détail» institué en 1973 pour préparer de nouvelles solutions en vue de l'acheminement des envois de détail par route et par fer a déposé son rapport en août 1976. La conférence commerciale des entreprises de transport et des intéressés au trafic l'a apprécié comme travail préparatoire. L'étude sera poursuivie de manière que des propositions concrètes puissent être présentées dans le courant de 1977. Les travaux du groupe de projet furent dès le début réglés sur ceux de la commission de la conception globale suisse des transports (CGST). Cette dernière a également examiné les formules les mieux fondées et les a reprises dans son étude sur le trafic des marchandises. Il est prévu de traiter en priorité les mesures compatibles avec les objectifs à long terme.

### III. Exploitation

#### Généralités

Dans l'horaire des services voyageurs, les trains-kilomètres, en augmentation de 2,4 pour cent, ont passé à 172 000 par jour. Pour l'année entière, les trains supplémentaires et de dédoublement furent au nombre de 9167 (1975: 8994), dont 3795 (3792) à l'échelon international et 5372 (5202) dans le trafic intérieur. Les commandes reçues par le centre de réservation électronique des CFF, à Berne, ont porté sur 1,63 (1,60) million de places assises, de places-couchettes et de places-lits.

La préparation de l'horaire voyageurs de 1977-1979 s'est achevée par la publication du premier projet, en décembre. Les principales innovations concernent les trains régionaux, qui font l'objet d'une offre améliorée par des circulations plus nombreuses, des temps de voyage écourtés et des correspondances plus aisées. La mise en service de 33 voitures-pilotes du type BDT permettra de disposer de 115 rames navettes, au lieu de 90, si bien que la part des trains régionaux assurés par ces compositions passera de 66 à 75 pour cent.

Dans les transports de marchandises – on l'a vu en page 2 – la reprise a été générale tout en étant plus marquée dans le transit. Grâce à l'utilisation de la réserve de puissance de traction libérée dans maints trains réguliers par la récession, les prestations kilométriques ne se sont accrues que d'environ 5 pour cent, atteignant ainsi 28,3 millions de kilomètres, pour 1 pour cent d'heures de train de plus.

Le parc des wagons est géré selon une méthode nouvelle digne d'attention. Les cinq bureaux de répartition (Lausanne, Bâle, Lucerne, Zurich et Saint-Gall), qui disposaient chaque jour, depuis des décennies, des véhicules vides et les attribuaient selon les besoins aux gares et stations, ont été remplacés le 1<sup>er</sup> mars par un bureau central installé à Berne. Désormais, les annonces de matériel disponible et les commandes parviennent par téléimprimeur à l'ordinateur, qui traite les ordres d'expédition à l'aide d'un programme très complet en appliquant les décisions du bureau central. Le nouveau système englobe 70 types de véhicules de même que les agrès de chargement et les engins de transport. Il a amélioré la répartition des wagons et réduit les parcours à vide en permettant de surcroît une économie de personnel. Il sera encore développé. Les wagons INTERFRIGO sont distribués selon le même procédé depuis fin 1976.

## Service des messageries

Au début des années soixante, les CFF ont défini une nouvelle conception du transport des marchandises, puis ils en ont entrepris la réalisation. Cette conception repose sur trois piliers:

- le régime des messageries (colis et wagons complets urgents, paquets postaux)
- le régime des envois de détail petite vitesse (provisoirement différé)
- le système des opérations de triage (wagons complets petite vitesse).

Le tout est ordonné de manière à regrouper la coûteuse manutention des marchandises et la formation des trains dans un nombre limité d'installations bien équipées, à garantir la régularité des services et à les assurer le plus économiquement possible.

Les régimes express et grande vitesse tels qu'ils existent aujourd'hui compliquent l'exploitation et coûtent très cher. De nombreux trains de voyageurs servent encore à l'acheminement de marchandises, si bien qu'ils ne peuvent être accélérés et sont même sujets à de fréquents retards. Le matériel roulant est mal utilisé, tout comme les engins modernes de transbordement et de manutention. Il était donc nécessaire de réorganiser ces transports.

La nouvelle conception du trafic des messageries vise à délester les trains de voyageurs des sujétions du service des marchandises, à porter à un niveau élevé la régularité d'acheminement des envois urgents et à concentrer le transport, la formation et les opérations de triage sur des installations bien aménagées.

Le système des messageries fonctionnera comme prévu dès le changement d'horaire de 1977, ce qui se traduira par les innovations fondamentales que voici:

- fusion des régimes express et grande vitesse dans celui des messageries
- intégration de la poste des paquets dans la nouvelle organisation
- acheminement des messageries par des trains spécialisés sur les artères principales et par un nombre limité de trains omnibus sur les lignes secondaires
- création d'un réseau homogène de trains de messageries (grandes lignes) et de trains omnibus (lignes secondaires) en dehors des heures d'affluence
- offre de trois possibilités de transport par jour et par relation (deux dans certains cas)
- centralisation de la formation des trains et de la manutention des marchandises sur trois nouvelles installations, c'est-à-dire Zurich Altstetten pour la Suisse orientale, Olten/Daeniken pour la Suisse centrale et Berne Wilerfeld pour la Suisse occidentale.

Des trains de messageries directs parcourront trois fois par jour les lignes principales, entre les points de jonction. Des trains régionaux circuleront à la même cadence, au départ et à destination de ces points. Les convois collecteurs parviendront de toutes les directions dans les trois centres de messageries vers 12 heures, 17 heures et 22 heures. Une fois les marchandises déchargées, triées et rechargées, les wagons quitteront les centres vers 14 heures, 19 heures 30 et 5 heures 30 en direction du prochain point de transbordement ou de la gare destinataire. Il y aura donc, dans toutes les gares ouvertes au service des messageries, trois départs et trois arrivées.

Les PTT feront circuler selon les mêmes principes des fourgons postaux et des wagons réguliers pour l'acheminement de leurs colis, dont ils assureront eux-mêmes la manutention. La majeure partie de la poste aux lettres sera encore confiée aux trains de voyageurs.

Les halles spacieuses des centres de messageries sont équipées d'appareils de manutention et de tri des plus modernes, qui permettent de travailler d'une manière économique et d'opérer rapidement les transbordements.

Les centres de Berne Wilerfeld et de Zurich Altstetten sont exploités depuis le changement d'horaire du printemps 1976. Le système des messageries fonctionnera dans sa totalité dès l'ouverture de la gare spécialisée d'Olten/Daeniken, au printemps 1977.

Les PTT aménagent des gares postales à Daeniken et à Zurich Altstetten pour traiter leurs propres envois. Celle de Daeniken sera achevée au printemps 1977. La gare postale de Zurich Mülligen sera vraisemblable-

ment mise en service en 1981. Les colis postaux seront traités dans l'intervalle à la Sihlpost, desservie par la gare centrale de Zurich.

La planification du système des messageries est fondée sur un trafic annuel estimé à 600 000 tonnes d'envois urgents. Alors que le volume de ces transports s'inscrivait régulièrement entre 400 000 et 500 000 tonnes jusqu'en 1972, les envois express et grande vitesse ne représentaient plus que 200 000 tonnes en 1975. Ce fléchissement est imputable à la récession économique et aux difficultés rencontrées à l'époque où le réseau était surchargé. Au début, la capacité de transport ne sera pas utilisée en plein. Cet aspect du problème sera pris en considération lors de l'examen de la politique à adopter en matière de trafic de détail. Il n'en demeure pas moins que

- les trains de voyageurs doivent être déchargés d'urgence des sujétions du service des marchandises et leurs horaires améliorés
- les besoins de la poste doivent être satisfaits
- la dimension des divers ouvrages prévus dans la région d'Olten et de Zurich dépendra des allégements procurés par le régime des messageries.

L'organisation de l'exploitation (prestations des trains, utilisation des wagons, personnel, etc.) sera évidemment réglée sur le volume réduit du trafic, mais la structure même du nouveau système de collecte et de distribution à trois phases ne s'en trouvera pas modifiée.