

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1981)

Rubrik: Trafic et production

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: 11.01.2026

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

Trafic et production

Evolution générale de l'économie

I. Marché

Les principales tendances économiques relatives à notre pays peuvent être résumées comme il suit. La croissance du produit national brut effectif a passé de + 4% en 1980 à environ + 1,5% en 1981. L'augmentation de la consommation privée s'est sensiblement ralenti d'une année à l'autre, passant de + 2,5% à + 0,7%. Alors que celle de biens reculait quelque peu, celle des services augmentait dans la même proportion qu'en 1981. Ce repli de la tendance à la consommation est dû en premier lieu aux forts relèvements des prix des denrées alimentaires, des combustibles et des carburants ainsi qu'à la hausse des loyers due à la progression des taux hypothécaires. A cela venait s'ajouter le renchérissement de certains produits d'origine étrangère par suite d'une longue faiblesse du cours du franc suisse par rapport au dollar. Ainsi, comparativement à 1980, l'indice suisse des prix à la consommation a-t-il enregistré une poussée de 6,5%. Afin de freiner le fort renchérissement, la Banque nationale a suivi une politique monétaire restrictive, qui a entraîné des taux d'intérêt plus élevés.

Comme en 1980, les plus fortes impulsions conjoncturelles sont venues de la demande de biens d'investissement; cette dernière s'est toutefois ralenti au cours de l'exercice. La construction d'habitations a fortement reculé, alors que les travaux publics se situaient au même niveau que l'année précédente et que la construction commerciale et industrielle progressait légèrement. Les investissements d'équipement ont également enregistré un léger ralentissement, mais en raison de la nécessité de sauvegarder la compétitivité de l'appareil de production, et de rationaliser pour compenser la pénurie de main-d'œuvre, ils sont restés au-dessus du niveau de l'année précédente. Comme par le passé, le volume des stocks a augmenté, moins toutefois qu'en 1980. Le produit intérieur brut s'est accru d'environ 0,5%. Si la production industrielle stagnait, l'offre dans le secteur tertiaire enregistrait une poussée sensible. Sur le marché du travail, l'excédent de la demande s'est maintenu, suite à la bonne situation de l'emploi, et la main-d'œuvre étrangère a encore augmenté. L'accroissement des exportations effectives est resté constant (+ 2,7%), alors que, dans leur ensemble, les importations ont fléchi (- 1,6%) en raison de la forte contraction des entrées de marchandises. L'importation de services en revanche s'est animée, notamment en ce qui concerne les voyages à l'étranger (+ 10% en valeur nominale et 2% en francs constants).

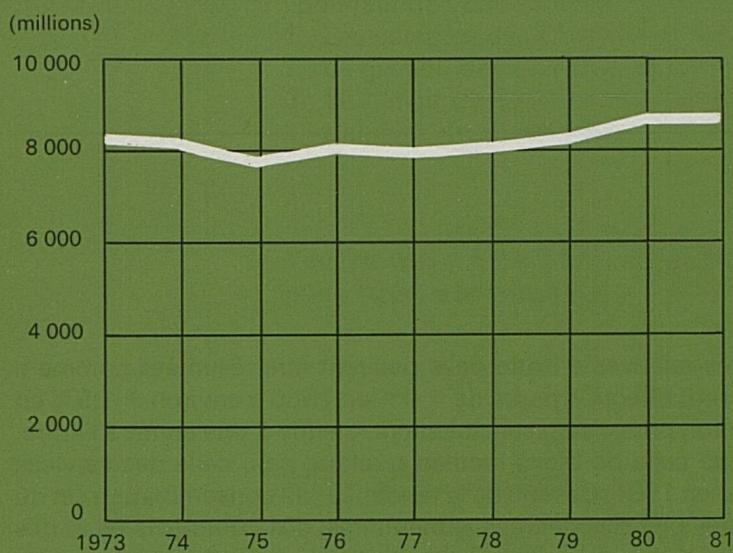
Energie Électricité

Huile minérale

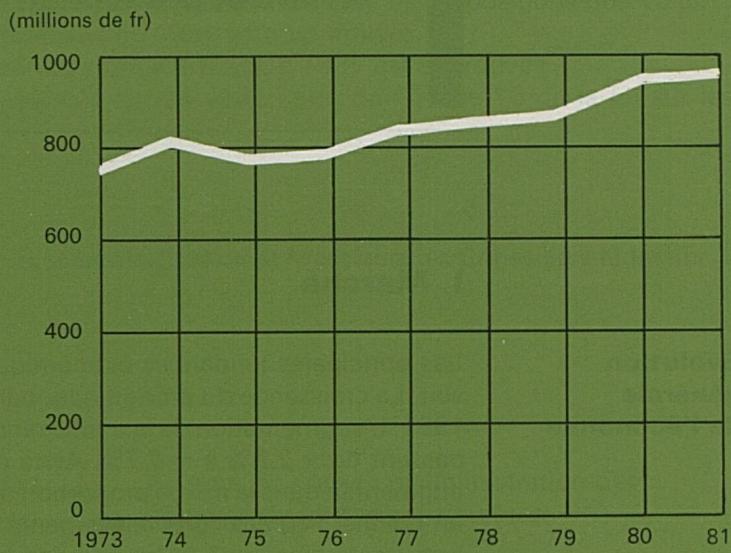
Au cours de l'exercice, la consommation d'énergie s'est accrue, dans tous les secteurs, à un rythme moins rapide qu'en 1980. Elle a augmenté de 3,5% dans celui des ménages, de l'artisanat, de l'agriculture et des services, de 1,5% dans le secteur industriel et de 0,8% dans les transports.

Le recul des ventes en gros des principaux produits pétroliers s'est accentué comparativement à l'année précédente (- 7,8%). Alors que les ventes de carburants liquides progressaient de 1,6%, celles de combustibles liquides décroissaient sensiblement (- 13,1%). En raison de la constante expansion du parc de voitures, la consommation d'essence a augmenté de 3,9%; les ventes d'huile diesel ont diminué de 0,9%, ce qui indiquerait que les stocks ont été réduits, puisque l'augmentation de la consommation est prouvée. Les ventes de kérosène ont rétrogradé de 5,5% d'une année à l'autre, bien que les mouvements d'avions se soient accrus.

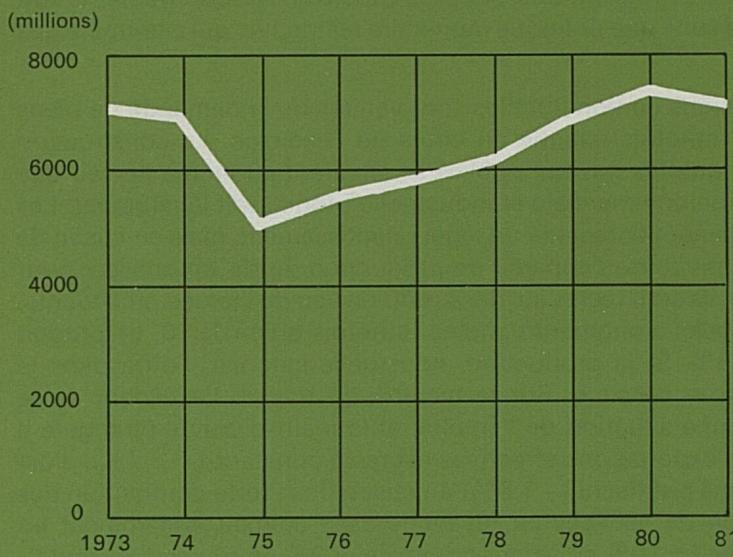
Trafic voyageurs (v-km)



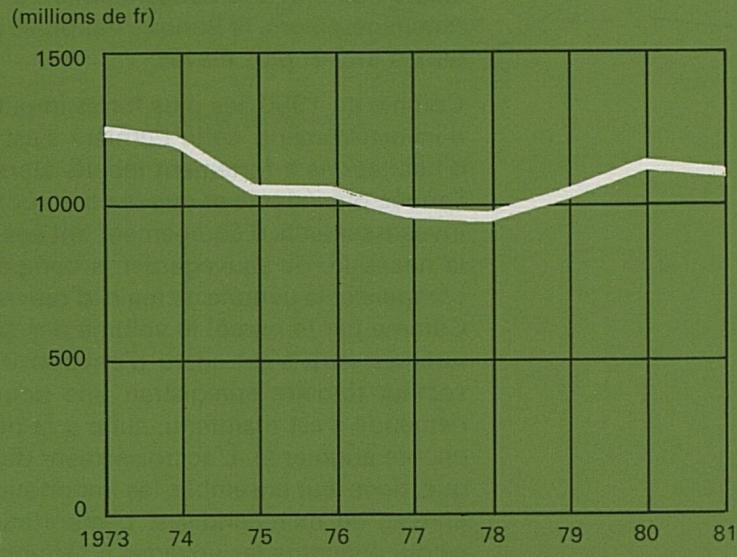
Recettes voyageurs



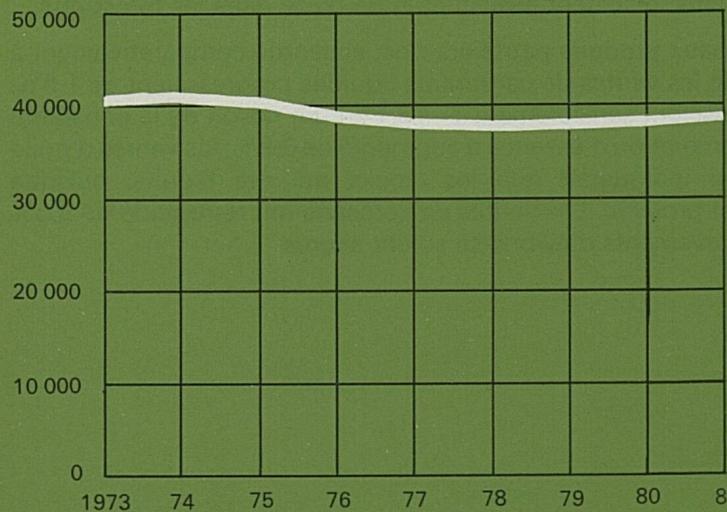
Trafic marchandises (t-km)



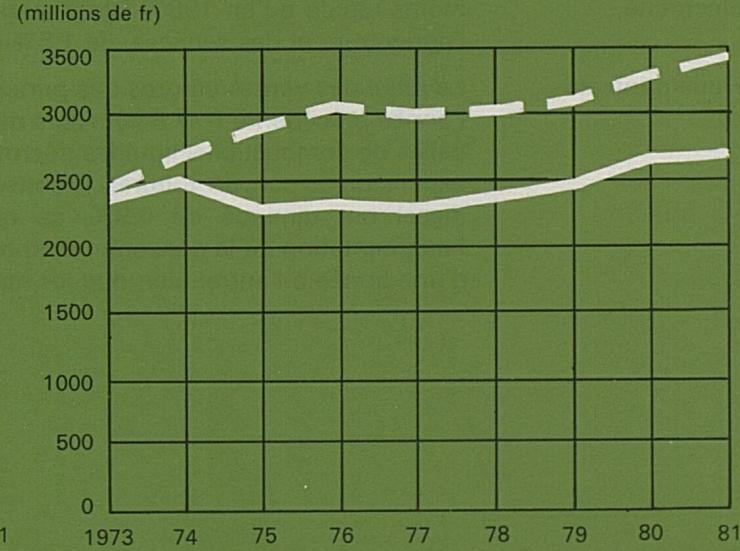
Recettes marchandises



Effectif du personnel



Total des charges et des produits



Gaz naturel	Les achats suisses de gaz naturel ont poursuivi leur poussée en 1981, suite à l'utilisation accrue de cet agent énergétique pour le chauffage et les traitements industriels.
Charbon	Le remplacement du combustible liquide par le charbon s'est poursuivi en 1980 (+ 10%). L'accroissement de la consommation était particulièrement prononcé dans l'industrie du ciment.
Trafic	
Trafic routier	Le réseau des routes nationales a passé de 1170,6 km en 1980 à 1263,0 km en 1981 (+ 92,4 km ou 7,9%). La N 12 entre Berne et Vevey a notamment été terminée (+ 22,6 km) et des tronçons de la N 1 (Berne ouest en direction du canton de Vaud, 24,9 km) ainsi que de la N 2 (région de Sursee, 22,2 km) ont été ouverts à la circulation. Les parties du réseau encore à l'étude ont été ramenées de 665,4 km à 573,0 km. Le réseau suisse des autoroutes est désormais aménagé à 68,8%.
	Après la stagnation de 1980, le nombre des immatriculations d'automobiles et de limousines commerciales s'est accru de quelque 3,5% au cours de l'exercice. Le parc devrait dès lors avoir progressé de 4%. La forte poussée des immatriculations de voitures de livraison et de camions observée en 1980 (+ 16,1%) s'est poursuivie en 1981 à un rythme plus faible (environ + 7,0%). Les autocars étrangers qui concurrencent le rail ont acheminé 5,44 millions de voyageurs dans notre pays (+ 4,4%).
Trafic aérien	Contrairement à l'année précédente, le trafic aérien s'est de nouveau développé. Le nombre de passagers recensés à Zurich a augmenté de 5%, alors qu'à Genève et à Bâle, leur chiffre progressait de 4 et de 2% respectivement. Les vols réguliers par petits appareils sur les relations secondaires, qui disputent souvent le marché aux lignes ferroviaires, se sont également amplifiés.
Ports rhénans	Les mouvements de marchandises dans les ports rhénans, qui au cours des trois premiers trimestres de 1981 s'étaient contractés de 15% (1 million de tonnes) en raison du fléchissement prononcé des importations de combustibles et de carburants liquides, se sont sensiblement améliorés au cours du dernier trimestre. La hausse du franc suisse ayant réduit le prix des agents énergétiques liquides, les importations se sont développées dans ce secteur. A la fin de l'année, le trafic des marchandises avait atteint 8,5 millions de tonnes, soit 5,4% seulement de moins qu'en 1980.
Tourisme	Le mouvement ascendant du tourisme en Suisse s'est confirmé en 1981. D'une année à l'autre, les nuitées ont passé de 34,1 millions à 35,5 millions (+ 4,0%). Alors que la demande intérieure augmentait de 1,2%, le nombre de touristes étrangers venus passer leurs vacances en Suisse s'est amplifié de 6,0%, l'accroissement étant de 30% pour les hôtes britanniques et de 12% pour les hôtes italiens. En ce qui concerne les touristes venus de la République fédérale d'Allemagne, qui constituent le groupe le plus important de vacanciers étrangers (36%), l'on a aussi enregistré une légère progression (+ 2%). La situation monétaire relativement stable jusqu'à la fin de l'été, la retenue observée depuis quelques années en matière de prix ainsi que la situation géographique favorable de notre pays sont les raisons les plus importantes de l'évolution réjouissante du tourisme en Suisse.

II. Transports de voyageurs

Evolution

Le volume des transports est en progression depuis 1979; par suite de cet essor réjouissant, les CFF ont acheminé 218,2 millions de voyageurs, soit 1,9 million (0,9%) de plus qu'en 1980. Quant aux prestations de trafic, exprimées en voyageurs-kilomètres, elles ont baissé de 79 millions d'unités (- 0,9%) d'une année à l'autre pour s'établir à 9100 millions; mis à part le chiffre record de l'année précédente, c'est le meilleur résultat que les CFF aient jamais atteint.

Le trafic supplémentaire provient pour l'essentiel des abonnements de parcours, le nombre des personnes et celui des voyageurs-kilomètres ayant augmenté respectivement de 2,5 millions (+ 2,3%) et de 61 millions (+ 2,7%). En ce qui concerne les voyages individuels à l'intérieur du pays, la situation a peu changé, le nombre des personnes transportées s'étant accru de 0,45 million (+ 0,6%) et celui des voyageurs-kilomètres ayant décrue de 37 millions (- 1,1%). Un fléchissement s'est produit en trafic intérieur suisse dans le secteur des billets collectifs et des abonnements destinés aux hommes d'affaires et aux touristes, où le nombre des personnes et celui des voyageurs-kilomètres sont en retrait de 0,65 million (- 3,4%) et de 71 millions (- 3,8%) sur les chiffres de l'année précédente. Pour les seuls abonnements généraux, un mouvement ascendant s'est dessiné, avec 0,22 million de personnes et 22 millions de voyageurs-kilomètres de plus qu'en 1980 (+ 3,5% dans les deux cas). La régression du trafic en provenance de l'étranger et en transit à travers la Suisse (liaisons à grande distance) a affaibli les résultats d'ensemble du trafic international, où l'on a compté 0,36 million de personnes (3,3%) et 32 millions de voyageurs-kilomètres (1,8%) de moins qu'un an auparavant.

Soucieux de prospecter encore mieux le marché suisse du voyage, les CFF s'enquièrent régulièrement des habitudes migratoires de la population. Il ressort de ces investigations que le volume total des déplacements effectués en Suisse par l'ensemble des moyens de transport s'est encore amplifié en 1981; l'augmentation porte sur le nombre des personnes et des voyageurs-kilomètres ainsi que sur le nombre moyen de déplacements par habitant et sur la longueur des voyages.

Pour renforcer la prospection à la faveur d'une connaissance plus approfondie du marché, les CFF ont subdivisé le trafic voyageurs en sept segments de marché, en fonction des motifs de voyage (travail, formation, vacances, affaires, etc.). Les enquêtes mettront en évidence l'importance et la part de chaque segment. Les résultats acquis contribueront à mettre le plus possible en relation les besoins des divers groupes de clients avec les avantages spécifiques des CFF.

Produits

Les produits des transports de voyageurs se sont élevés à 946,8 millions de francs, ce qui représente un mieux de 35,7 millions ou 3,9% comparativement à l'exercice précédent. L'ensemble du trafic voyageurs, qui comprend aussi l'acheminement des bagages et des automobiles accompagnées, a procuré 966,6 millions de francs, soit 24,1 millions ou 2,6% de plus qu'en 1980. L'évolution a été particulièrement satisfaisante en ce qui concerne les billets collectifs (+ 5,4%), les abonnements destinés aux hommes d'affaires (+ 17,9%), les abonnements ½ prix (+ 12,5%) ainsi que les cartes pour courses régulières de travailleurs et d'écoliers (+ 7,3%). En revanche, le trafic en provenance de l'étranger et en transit a rapporté 3,3% de moins, en raison de la régression citée plus haut.

Ces résultats sont d'autant plus satisfaisants dans l'ensemble que les effets de l'ouverture du tunnel routier au Saint-Gothard et, partant, de la suppression des transports d'automobiles à travers le tunnel ferroviaire (perte de recettes: 12,3 millions) se sont, pour la première fois en 1981, pleinement répercutés sur des chiffres annuels.

Service à la clientèle et publicité

Les CFF s'efforcent d'appliquer d'autres mesures encore en faveur de la clientèle pour simplifier les voyages en train, tout en poursuivant l'automatisation imposée par des considérations relevant de l'économie d'entreprise. C'est ainsi qu'en 1978, les entreprises participant aux transports publics ont formulé une «nouvelle conception de la vente voyageurs», en tant que déclaration d'intentions. Voici, parmi les objectifs énoncés dans ce document, ceux qui se trouvaient réalisés à la fin de 1981.

- Détermination des réductions de prix, pour les voyages individuels et en groupe, par rapport au tarif normal, ce qui simplifie les calculs.
- Première application de distances tarifaires fondées uniquement sur des considérations commerciales, en dérogation au principe des distances réelles (nombre accru de kilomètres de tarif), sur la ligne de l'aéroport de Zurich.

- Réduction à un jour de la durée de validité des billets ordinaires et suppression du rabais de retour pour les trajets qui n'excèdent pas 36 kilomètres. Cette mesure contribue à rationaliser le contrôle des billets dans les trains, à en améliorer l'efficacité et, partant, à accroître les recettes.
- Création d'une carte de base, valable dix ans, pour les abonnements généraux et les abonnements $\frac{1}{2}$ prix, afin que le client ne soit plus obligé de fournir une photographie à chaque renouvellement de son abonnement. La vente s'en trouve simplifiée et accélérée.
- Introduction, pour les abonnements $\frac{1}{2}$ prix, de cartes journalières au porteur au lieu de cartes nominatives. Cela facilite au client leur mise en réserve et accroît l'attractivité de ce titre de transport.
- Abaissement à six du nombre minimum de personnes pour un billet collectif, et augmentation du nombre des accompagnateurs transportés gratuitement, en vue de promouvoir les ventes dans ce secteur fortement concurrencé.
- Validation des titres de transport par le voyageur sur les lignes à faible trafic. Ainsi, sur celle d'Olten à Sissach par Läufelfingen, le service des trains sans contrôleur a été introduit à fin mai 1981, comme cela était déjà le cas depuis l'automne précédent entre Vevey et Puidoux-Chexbres. Des appareils à oblitérer les abonnements de parcours pour courses occasionnelles ont été installés. Des abonnements de douze courses simples au prix de dix sont mis en vente pour les relations comprises dans la section d'autocontrôle. De plus, un carnet à coupons pour dix trajets simples à moitié prix, impersonnel et valable sans restrictions, a été créé à l'intention notamment des titulaires d'abonnements $\frac{1}{2}$ prix.
- Vente de titres de transport ferroviaires dans les offices postaux de localités dont la gare n'est pas occupée. Le 4 juin 1981, les PTT et les CFF ont signé à cet effet un contrat-cadre, en vertu duquel quatre bureaux de poste délivrent déjà des billets de chemin de fer.
- Commande de nouveaux distributeurs automatiques de billets. Ces appareils électroniques de grande capacité seront plus pratiques pour l'utilisateur (acceptation des billets de banque, restitution de la monnaie, etc.).

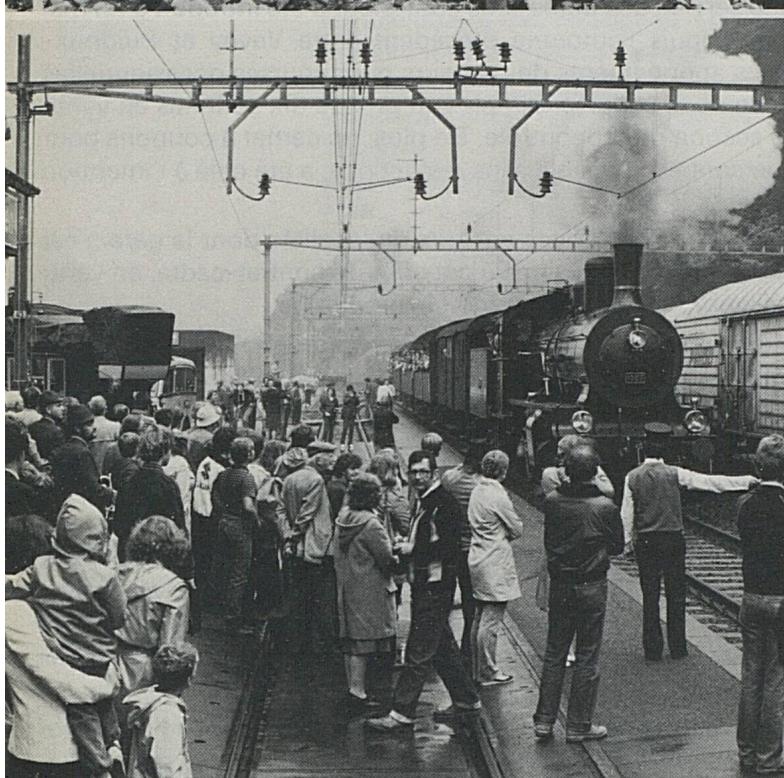
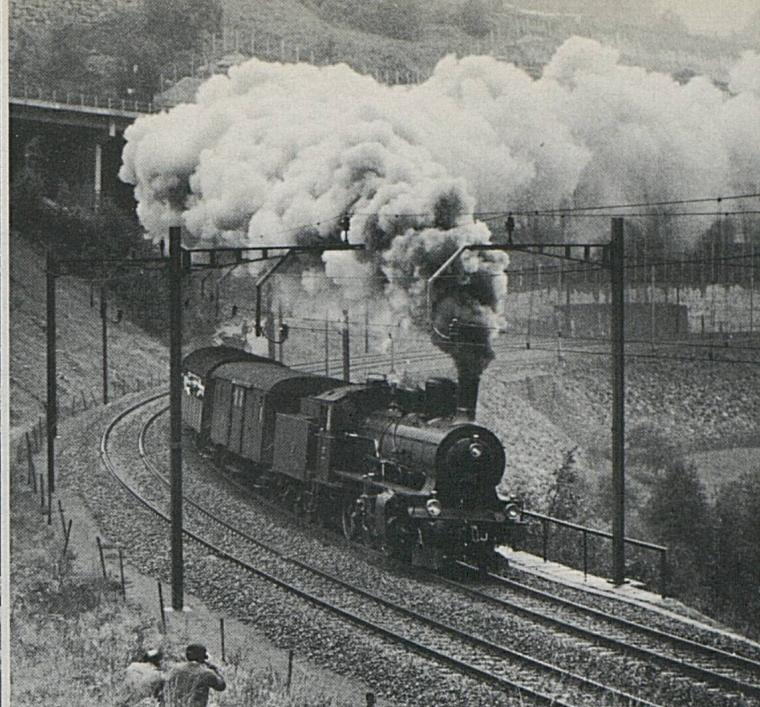
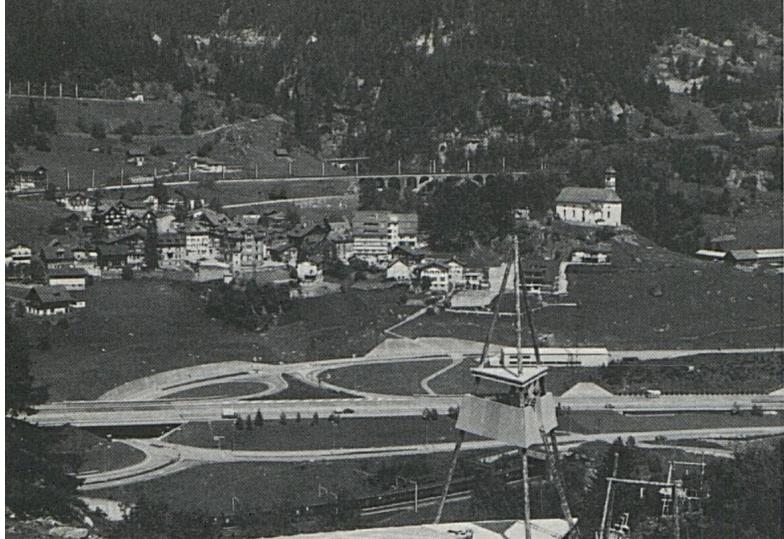
Dans le but d'améliorer encore les commodités offertes à la clientèle, les CFF se sont attachés à promouvoir et à perfectionner la commande par téléphone de titres de transport et de prestations ferroviaires.

Une pièce de légitimation officielle unifiée est en usage depuis le 1^{er} septembre 1981. Destinée aux élèves de l'enseignement secondaire qui acquièrent des abonnements d'écoliers, elle a été créée à l'initiative des CFF, en collaboration avec les autorités scolaires. Ce document simplifie la procédure administrative tant pour le secrétariat de l'école que pour la gare d'émission de l'abonnement.

Les soldats qui accomplissaient leur école de recrues en 1981 ont reçu à titre d'essai, sur l'initiative du DMF, des bons leur permettant d'acheter des billets au prix unique de cinq francs pour leurs voyages de congé. Cette mesure visait à favoriser l'usage des transports publics et à limiter ainsi le nombre et les conséquences des accidents de la route. Le DMF a remboursé aux chemins de fer la différence de prix résultant de cette mesure.

Le 1^{er} décembre, le tarif à la pièce a été majoré de 20% pour les bagages ordinaires et de 16,7% pour les bagages train-avion (enregistrés directement jusqu'à l'aéroport de destination). Le réseau des services où ces derniers peuvent être remis au transport a été étendu, si bien qu'il compte maintenant 95 gares et stations d'autocars postaux suisses.

L'installation de 460 machines comptables dans 154 services ouverts au trafic voyageurs a commencé en avril 1981. Placés aux points de vente, ces ordinateurs de bureau effectuent toutes les opérations de calcul. Grâce à eux, les montants perçus sont enregistrés à la source en vue du contrôle des caisses et de la comptabilité. Le système décharge les services d'un volume considérable de travaux comptables manuels.



Des manifestations organisées à la Foire d'échantillons de Bâle et dans beaucoup de centres commerciaux ont mis un terme à une grande campagne de vente d'abonnements ½ prix, qui a donné d'excellents résultats. De petits cadeaux étaient offerts en prime aux acheteurs d'abonnements de douze mois «Elite», «Junior» ou «Senior». Cette campagne a donné un essor notable à la vente de ces titres de transport.

Au cours de l'été, le comité pour la promotion des transports publics dans la région de Berne a publié et distribué dans les ménages la première édition d'un indicateur régional bernois, tiré à 150 000 exemplaires.

Sur les marchés d'outre-mer, une carte «Eurail-Youthpass» valable un mois a été mise en vente. Cette nouvelle offre, qui complète l'abonnement de deux mois, permet de mieux répondre aux vœux de la clientèle jeune.

Du 16 au 31 janvier et du début de juin à la fin de juillet, les victimes des séismes d'Italie qui avaient séjourné temporairement dans notre pays ont bénéficié du retour gratuit à leur lieu de domicile. L'Etat italien a supporté les frais de l'opération, mise sur pied en collaboration avec l'ambassade de ce pays.

Depuis le changement d'horaire du 27 septembre 1981, deux paires de trains à grande vitesse (TGV) circulent quotidiennement entre Genève et Paris, par Culoz. La vente et la publicité relatives à cette offre de haute qualité ont été organisées à Genève de concert avec les chemins de fer français.

Conformément au mandat reçu lors de la Conférence européenne des tarifs voyageurs, les CFF ont édité à la mi-février l'indicateur Eurail 1981, où figurent les meilleures liaisons intervilles d'Europe. D'une présentation très claire, cet horaire est destiné principalement à la clientèle d'outre-mer.

Tous les efforts de vente s'appuyaient sur une campagne publicitaire de base, qui a duré de début mai à fin décembre et qui rappelait la présence du chemin de fer sur un marché des transports âprement disputé.

III. Transports de marchandises

Evolution

Contrairement à presque tous les autres pays industriels, la Suisse a encore bénéficié en 1981 d'une bonne activité économique. La faiblesse persistante de la conjoncture dans les Etats voisins a provoqué cependant un affaiblissement des échanges internationaux et, partant, une baisse du tonnage acheminé par les CFF. Les 45,26 millions de tonnes enregistrées pour 1981 sont ainsi en retrait d'un million (-2,2%) sur le résultat de l'année précédente.

Le «spectacle ferroviaire», prélude au centenaire de la ligne du Saint-Gothard (1882-1982)

En vue de ce grand anniversaire, les CFF ont donné l'occasion à un large public de suivre la circulation des convois ferroviaires sur la ligne du Saint-Gothard, à partir d'une tribune aménagée en face de Wassen. Entre le 11 juin et le 9 octobre 1981, les visiteurs ont pu voir au cours des 74 «représentations» les trains réguliers alterner avec des compositions historiques, dont les passages étaient commentés.

Les résultats ont dépassé les espérances: 48 trains spéciaux ont transporté 37 109 écoliers à Wassen et il a fallu 24 trains spéciaux pour acheminer un public de 19 320 personnes. De plus, près de 26 000 spectateurs s'y sont rendus par les trains réguliers, par autocars et en voiture. Le spectacle ferroviaire du Saint-Gothard a attiré ainsi plus de 82 000 visiteurs.

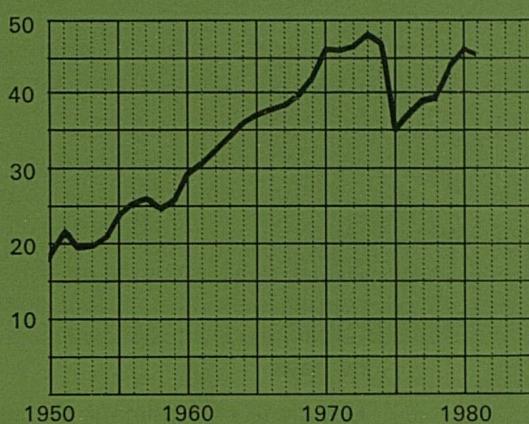
Trafic voyageurs

Voyageurs
(millions)



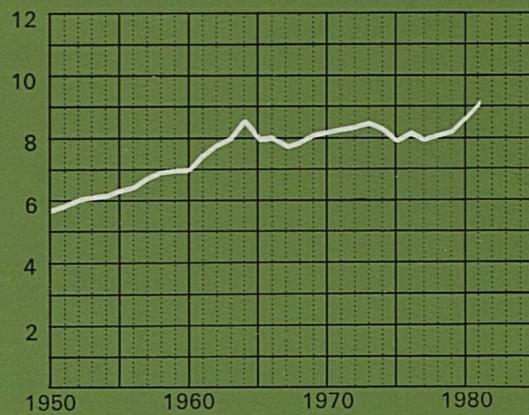
Trafic marchandises

Tonnes
(millions)



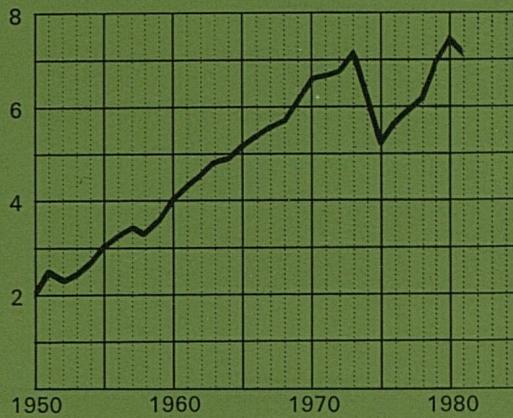
Voyageurs-kilomètres

(milliards)



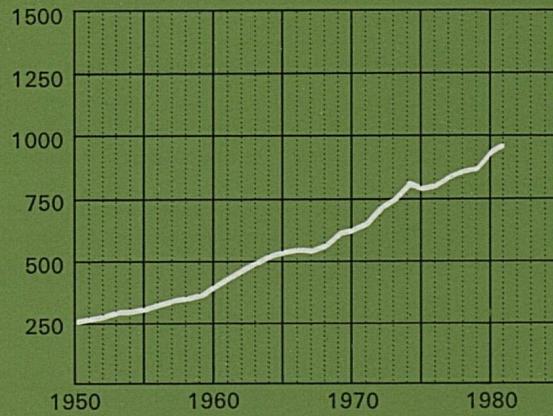
Tonnes-kilomètres

(milliards)



Recettes voyageurs

(millions de fr)



Recettes marchandises

(millions de fr)



Le trafic marchandises a évolué comme il suit par rapport à 1980 et à 1973 (maximum) :

	1973	1980	1981	Variation en %	
		millions de tonnes		1980-1981	1973-1981
Volume des transports	47,64	46,27	45,26	- 2,2	- 5,0
Wagons complets	45,46	44,82	43,80	- 2,3	- 3,6
- trafic intérieur	18,28	16,93	17,14	+ 1,3	- 6,3
- importations	13,58	12,71	12,00	- 5,7	- 11,7
- exportations	2,25	2,55	2,53	- 0,7	+ 12,8
- transit	11,35	12,63	12,13	- 3,9	+ 6,9
dont trafic combiné	1,06	3,80	3,75	- 1,3	+ 255,7
Envois de détail	1,83	1,07	1,06	+ 1,0	- 41,4
Envois postaux	0,35	0,38	0,40	+ 4,5	+ 11,4

La situation particulière qui règne dans le secteur des huiles minérales a profondément marqué l'évolution du trafic intérieur et des importations. La demande en produits pétroliers est demeurée très modeste au cours des neuf premiers mois. Durant cette période, les ventes de combustibles liquides ont régressé de 28%, alors que celles des carburants liquides augmentaient de 0,6%. Dans l'ensemble, les dérivés d'hydrocarbures importés ou enlevés au départ des raffineries ont rétrogradé de 22% de janvier à fin septembre. Par suite de la nette relance des transports d'huiles minérales au cours du quatrième trimestre, l'écart a été ramené à - 9% (- 1 million de tonnes) au terme de l'exercice pour l'ensemble du tonnage. Les pertes qui en ont résulté pour le rail au départ des ports rhénans, dans les importations directes et à partir des raffineries se sont élevées à 0,82 million de tonnes (- 12%). La part de marché du chemin de fer par rapport à la route a passé de 57,2% en 1980 à 54,8% en 1981. Cette évolution peut être observée dans les transports d'huiles minérales chaque fois que le trafic diminue. En effet, les firmes cherchent d'abord à utiliser leurs propres moyens de transport routiers, qui normalement seraient affectés à la distribution en surface.

L'évolution constatée dans le secteur des huiles minérales a également marqué les expéditions et les arrivages dans les ports rhénans, où la baisse a atteint 0,26 million de tonnes d'une année à l'autre. La statistique ci-dessous reflète les mouvements enregistrés dans ces ports, à savoir les importations (bateau-wagon), les exportations (wagon-bateau) et le transit.

Trafic international par wagons complets

	par les ports rhénans			par les voies terrestres			total	
	1980	1981	%	1980	1981	%	1980	1981
en millions de tonnes								
Wagons complets								
- exportations	0,15	0,18	+ 20	2,40	2,35	- 2	2,55	2,53
- importations	4,88	4,58	- 6	7,84	7,42	- 5	12,72	12,00
- transit	1,20	1,21	+ 1	11,43	10,93	- 3	12,63	12,14
Total du trafic international par wagons complets	6,23	5,97	- 4	21,67	20,70	- 4	27,90	26,67

Les services fédéraux examinent les répercussions engendrées par l'ouverture du tunnel routier du Saint-Gothard. Les résultats ne sont pas encore connus. Toutefois, le commentaire qui suit au sujet des diverses catégories de trafic montre que le tunnel, qui facilite considérablement les communi-

cations routières, a déjà eu pour effet de développer les transports par camions dans divers secteurs (trafic du Tessin vers les autres régions du pays, importations et transit de fruits et légumes, etc.), au détriment des wagons complets.

Face à l'évolution conjoncturelle, l'accroissement de 217 000 tonnes (+ 1,3%) constaté dans le trafic intérieur par wagons complets paraît plutôt modeste. Deux facteurs particuliers se sont cependant défavorablement répercutés sur le résultat. Les envois au départ des raffineries ont nettement diminué en 1981 (- 420 000 t ou - 10%). Avec un recul de trafic de 405 000 tonnes (- 14%), le chemin de fer a supporté à lui seul la presque totalité de la contraction des transports, pour les raisons déjà exposées. La part du rail a régressé de 3%, s'établissant ainsi à 67,8%. Par ailleurs, le service de ferroulage sur la courte liaison Altdorf-Cadenazzo a été fortement réduit après l'ouverture du tunnel routier à travers le Saint-Gothard, puis supprimé le 31 mai 1981. La statistique a fait apparaître une perte de quelque 245 000 tonnes pour 1981. Si l'on élimine ces deux éléments de la comparaison, l'écart entre les deux années considérées représente un accroissement de trafic de 6,5%.

Il sied en outre de préciser que les ventes de produits alimentaires ont rétrogradé en moyenne de 3,4% en valeur réelle de janvier à octobre 1981. Néanmoins, le chemin de fer a développé de quelque 76 000 tonnes (+ 10%) ses transports dans ce secteur grâce au gain de nouveaux trafics. De forts accroissements des tonnages ont été enregistrés dans les envois de betteraves sucrières (+ 218 000 t; bonnes récoltes, extension des cultures), de matériaux bruts de construction et de gravier (+ 367 000 t; forte activité dans le bâtiment, construction accélérée d'autoroutes) ainsi que de liants (+ 259 000 t; développement de 3% de la production globale de ciment). D'autres améliorations, dues à la situation économique, se sont produites dans les transports de papier et de verre. En revanche, les aciéries n'ont plus fourni un tonnage aussi important que l'année précédente (année record), ce qui explique la perte de 26 000 tonnes subie par le chemin de fer. L'indice général de production a bien progressé de 2% dans l'industrie chimique, mais la stagnation, voire le fléchissement de l'activité commerciale dans le secteur des produits organiques et inorganiques, des matières plastiques et des colorants se sont traduits par une baisse de 33 000 tonnes pour le rail. En ce qui concerne les transports de briques et de produits céramiques, la contraction du trafic de 31 000 tonnes est due pour l'essentiel à l'ouverture du tunnel routier du Saint-Gothard: le chemin de fer a perdu les transports de briques et de pierres naturelles en provenance du Tessin et destinées à la clientèle suisse.

Les exportations de l'industrie suisse se sont fortement accrues en valeur, mais de façon très variable selon les branches, alors que les quantités véhiculées ont été légèrement inférieures à celles de 1980. Le volume global des exportations suisses a diminué de 78 000 tonnes (- 1,5%) entre les deux années considérées. Cette baisse n'a fait rétrograder que de 18 000 tonnes les exportations par wagons complets (- 0,7%), de sorte que la part du rail s'est améliorée de 0,4%,

Le ferroulage en plein essor

La «chaussée roulante» entre Fribourg-en-Brisgau et Lugano-Vedeggio, en service depuis mai 1981, jouit d'un succès croissant. Les photographies montrent pourquoi les entreprises de transports routiers sont toujours plus nombreuses à choisir le rail pour franchir les Alpes.

- 7 h 08
Dès le petit matin, le train routier s'engage sur la «chaussée roulante» à Fribourg-en-Brisgau — même en hiver et par mauvaise visibilité. Le transport routier débute à 7 heures 08, sans soucis pour les chauffeurs.
- 12 h 12
Vers midi, la colonne se trouve déjà dans le massif enneigé du Saint-Gothard. Le long convoi de camions roule conformément à l'horaire et sans rencontrer de bouchons. Les compteurs kilométriques ne bougent pas, tandis que les conducteurs sont confortablement installés dans la voiture d'accompagnement.
- 13 h 44
Peu avant deux heures, les poids lourds ont franchi les Alpes et atteint Lugano-Vedeggio. Grâce au chemin de fer, les transporteurs routiers, reposés, pourront mettre à profit tout l'après-midi pour assurer leur fonction — la desserte de surface.



MBRI-PIOTTA



UGANO VEDEGGIO

pour s'inscrire à 50,2 %. Le plus grand mouvement de repli est apparu dans l'industrie du bois, avec un recul de 77 500 tonnes. Après les difficultés rencontrées au cours des trois premiers mois, dues aux mauvaises conditions atmosphériques, les exportations de bois se sont développées durant le deuxième trimestre. Les ventes ont subi cependant une nette contraction pendant le second semestre, surtout en raison du dépôt à l'importation exigé en Italie et de la situation économique incertaine qui règne dans ce pays. Les transports de cigarettes vers l'étranger ont diminué de 30%, ce qui s'est traduit par une perte de 16 000 tonnes pour le chemin de fer. Dans l'industrie du verre, les exportations par wagon ont rétrogradé de 11 900 tonnes. Certaines firmes de la RFA non dotées de voies de raccordement ont demandé que la marchandise leur soit livrée par camion.

L'industrie de l'aluminium a dû s'accommoder d'un fort amenuisement de ses exportations, ce qui a provoqué une diminution des envois par rail pour l'étranger, la perte étant de 8500 tonnes dans le secteur des métaux non ferreux. Quant aux exportations de produits chimiques, elles se sont accrues quantitativement de 8% environ. Les envois de produits chimiques de base à destination de l'Italie ont fléchi dans l'ensemble de 30 000 tonnes. Le chemin de fer a notamment enregistré des pertes sensibles, ce qui explique la baisse de 8400 tonnes d'une année à l'autre des envois par fer dans ce secteur. En ce qui concerne la métallurgie et l'industrie des machines, les commandes de l'étranger ont été plus étoffées que prévu, si bien que cette évolution a eu des retombées sensibles sur les exportations par wagon. Pour ces deux branches, l'augmentation de trafic a été de 71 000 tonnes. Les exportations de ferrailles et de déchets provenant des usines métallurgiques ont connu un essor remarquable. Le tonnage des exportations de l'industrie du papier marque une reprise de 9% en 1981, pour se chiffrer à 272 000 tonnes. Le rail a acheminé 202 326 tonnes, améliorant ainsi son trafic de 21 000 tonnes.

L'ensemble des importations suisses a régressé de 1,38 million de tonnes (- 4%). Cela est surtout imputable à l'évolution des ventes de matières premières, de produits semi-finis et de produits énergétiques. L'incertitude des perspectives économiques, les stocks existants et le loyer élevé de l'argent ont eu un effet modérateur sur les achats. Au cours de l'exercice, le chemin de fer a transporté 720 000 tonnes de moins (- 5,7%) par rapport aux importations de 1980, de sorte que sa part de marché a passé de 54,5 à 53,9%. Dans ce secteur, le trafic ferroviaire pâtit de l'attitude prudente dont fait preuve la clientèle à l'égard des produits pétroliers et notamment du mazout. Malgré la forte reprise des importations d'huiles minérales durant le dernier trimestre, les combustibles liquides acheminés par fer de l'étranger ont diminué de 418 000 tonnes (- 11%). Les envois au départ des ports rhénans ont fléchi de 470 000 tonnes (- 20%), alors que les marchandises provenant directement de l'étranger par les voies de communications terrestres ont progressé de 52 000 tonnes (+ 4%). D'importantes pertes de trafic ont été enregistrées dans la métallurgie (- 175 000 t). La prudence manifestée, au début de l'année notamment, par les producteurs dans leurs achats de matières premières (les prix marquaient une tendance à la baisse), la contraction de la demande intérieure et la diminution des entreposages en raison du stockage accru de produits finis ont provoqué une baisse de tonnage pour le chemin de fer. Dans le secteur des fruits et légumes, le repli de 40 000 tonnes est dû non seulement aux mauvaises récoltes, mais aussi à l'utilisation accrue du camion. Cela s'explique par l'affaiblissement de la position concurrentielle du chemin de fer dans la région de Zurich avec l'ouverture du marché de gros, par la rapidité des liaisons routières depuis l'ouverture du tunnel du Saint-Gothard et par le service des Chemins de fer italiens de l'Etat. Sous la forte pression de la concurrence étrangère, le secteur des huiles et des graisses a ralenti sa production, ce qui a fait baisser les importations de graines oléagineuses. Il en est résulté une perte de 33 600 tonnes pour le chemin de fer. La diminution de 79 000 tonnes dans les transports de céréales en 1981 est due au fait qu'à l'étranger la bonne récolte réalisée un an plus tôt a réduit les commandes de céréales panifiables et que le fléchissement de la production de viande s'est répercutée sur la demande des céréales fourragères.

Les importations de bois se sont légèrement développées au cours de l'année. Toutefois, le chemin de fer a enregistré une baisse de trafic de 41 000 tonnes, en partie à la suite du fléchissement de la

demande de déchets de bois par les fabriques de panneaux d'aggloméré. Une part des envois a cependant été perdue au profit du camion, notamment dans les importations avec les pays limitrophes, comme la RFA, l'Autriche et la France (trafic à petite distance, destinataires sans voie de raccordement). Une évolution analogue s'est produite dans le secteur du papier. Alors que les importations ont augmenté de 1 % environ, les transports par fer ont régressé de 37 000 tonnes. Il est apparu que les pertes de trafic étaient dues surtout à la desserte régionale par camions en provenance de la RFA. L'industrie textile a fait venir de l'étranger moins de matières premières que l'année précédente, par suite de la revalorisation du dollar et de la prudence des tractations sur le marché; les envois par fer ont diminué de 13 000 tonnes. Ces pertes enregistrées dans divers secteurs sont partiellement compensées par l'augmentation massive du volume des combustibles solides. Les importations de charbon par wagons complets se sont accrues de 258 000 tonnes. Le plus clair du trafic supplémentaire a été procuré par les cimenteries, qui ont reçu de l'étranger, par fer, environ 166 000 tonnes de charbon de plus que l'année précédente. L'industrie du ciment utilise déjà plus de 70 % de charbon comme combustible pour sa production (voir illustrations p. 59).

Etant donné la situation économique peu favorable dans les pays voisins, le volume de transit peut être considéré comme bon, malgré sa régression de 3,9 % (- 495 000 t), car il dépasse encore de 6,9 % les chiffres de 1973 (haute conjoncture). A part quelques petites réserves, le trafic avec l'Italie s'est écoulé de façon normale jusqu'à fin juin. Par la suite, il a fallu retenir les envois et réduire les parts de chargement pour toutes les gares de la frontière sud en raison des grèves, des élections régionales et de la diminution des heures de travail du personnel des locomotives sur le réseau italien. La qualité du service à la clientèle en a beaucoup souffert. Les pertes de trafic dues à la dégradation des prestations et à la conjoncture économique sont apparues notamment dans les branches suivantes:

Produits chimiques	- 76 100 t	Fers et aciers	- 311 500 t
Papier	- 43 100 t	Alliages de métaux	- 24 700 t
Verre	- 26 200 t	Machines et appareils	- 31 300 t

Le recul de 114 110 tonnes enregistré dans les transports de denrées alimentaires est largement imputable à la contraction des importations italiennes de sucre en provenance de la RFA. Durant le premier semestre de 1980, les difficultés d'acheminement entre la France et l'Italie par la ligne de Modane avaient favorisé le transit des céréales à travers la Suisse, ce qui explique la perte de 136 000 tonnes dans ce secteur.

Avec une augmentation de 83 000 tonnes, la branche des boissons a connu un bel essor. En 1980, les transports de vins avaient considérablement baissé, du fait que les mauvaises récoltes, dont avait pâti l'Italie un an plus tôt, avaient obligé la RFA à s'approvisionner davantage en France. En ce qui concerne les fruits et légumes, il a été possible de dépasser légèrement (+ 409 t) le tonnage de l'année précédente. Il s'agit ici de transports fortement concurrencés. Les chiffres montrent que le chemin de fer a véhiculé l'an passé 250 000 tonnes de moins (- 24 %) comparativement à 1973. Le fait que les prestations du réseau italien ne sont pas toujours satisfaisantes a certes joué un rôle en l'occurrence (mauvaises remise et acceptation des convois à la frontière sud, retards, lacunes dans la fourniture de wagons).

Le ralentissement économique constaté en Europe occidentale a eu également certaines incidences sur les trafics combinés rail-route. Les transports par grands conteneurs ont légèrement régressé (- 0,5 %). Les résultats diffèrent cependant selon les secteurs:

Trafic intérieur	- 6 700 t	- 8 %	Importations	- 46 800 t	- 13 %
Exportations	+ 33 400 t	+ 10 %	Transit	+ 1 900 t	+ 0,1 %

Dans le ferrouillage, la suppression du service sur la courte relation Altdorf-Cadenazzo dès fin mai 1981 a modifié défavorablement le résultat global. Si l'on retranche ce trafic de la comparaison, le ferrouillage marque une avance de 16,8 % (+ 237 000 t).

Dans les envois de détail, le tonnage est demeuré au niveau de l'année précédente. Les pertes subies dans les transports internationaux (messageries – 9,8%, colis petite vitesse – 2,2%) ont été compensées par la légère relance du trafic suisse.

Produits

Les produits totaux procurés par les transports de marchandises (ports, frais de prestations spéciales, recettes provenant des transports postaux) ont atteint 1106,21 millions de francs. Leur régression, de 2,0%, est légèrement inférieure à celle du tonnage. Certaines réserves doivent cependant être émises pour les raisons que voici:

- Les ports provenant des exportations et du transit Intercontainer sont décomptés mécanographiquement depuis le 1^{er} novembre 1980. Le même procédé est appliqué aux importations depuis le 1^{er} juillet 1981. Jusqu'à ces dates, les recettes étaient recensées manuellement et reprises dans la statistique d'après les taux fondés sur des tonnes-kilomètres. Il est apparu par la suite que ces forfaits calculés par le service commercial des marchandises étaient trop élevés, faussant ainsi la comparaison des rentrées dans les trafics d'exportation, d'importation et de transit.
- La valeur externe du franc suisse est en hausse depuis fin mars 1981. C'est ainsi que le cours moyen du DM en mars était de 91,148, contre 80,193 en novembre 1981. Cela a eu pour effet de réduire automatiquement les recettes des chemins de fer suisses quand les tarifs étaient exprimés en monnaies étrangères ou en francs UIC. De plus, pour certains trafics importants fortement concurrencés et dont les ports sont débités en francs suisses, il a fallu tenir compte du change et consentir des rabais pour conserver les transports.

Promotion des ventes et mesures tarifaires

La demande dans le secteur des transports suisses s'est maintenue à un niveau relativement élevé. Toutefois, l'attente d'un ralentissement conjoncturel était manifeste, comme en témoignent les petites quantités commandées et les stocks réduits. En raison de l'extension des réseaux autoroutiers en Suisse et à l'étranger et de la création d'une relation nord-sud ouverte toute l'année (tunnel routier du Saint-Gothard), le rail a dû faire face, au cours de l'exercice, à une pression concurrentielle accrue. Parallèlement, la flambée des coûts imposait d'étroites limites à l'application d'une politique des prix adaptée à la situation du marché. Durant la seconde moitié de l'exercice, les services de vente ont adapté les ententes sur les prix en fonction des aménagements tarifaires structurels du 1^{er} janvier 1982. Dans le secteur des wagons complets, les relèvements ont dépassé de peu le renchérissement. Les objectifs de vente ont été atteints d'une manière variable d'un secteur à l'autre. Dans le trafic suisse, ils ont pu l'être dans une large mesure. Comme nous l'avons vu, les pertes de trafic l'emportent toutefois dans les secteurs des importations et des exportations.

Dans le trafic de détail, les tarifs ont été restructurés au 1^{er} janvier 1981, compte tenu des résultats de la campagne de 1980, relative à l'aménagement des tarifs en fonction de la situation concurrentielle. Les prix ont été relevés davantage pour les colis légers que pour les envois moyens ou lourds et sur des distances de plus de 50 kilomètres. En même temps, la formation des prix et, partant, la facturation et le décompte, notamment en ce qui concerne la clientèle bénéficiant d'ententes, ont pu être simplifiées et présentées de manière plus claire. Rétrospectivement, l'on peut constater que les innovations ont répondu aux attentes. La clientèle s'est montrée compréhensive à l'endroit des relèvements et les recettes supplémentaires escomptées ont presque été atteintes.

Après être restés stables durant sept ans, les tarifs publiés des transports par wagons complets ont subi un remaniement structurel au 1^{er} janvier 1982. Il s'agissait de fixer des prix indicatifs plus conformes à la situation concurrentielle, au marché et aux coûts. Les adaptations diffèrent selon la marchandise et la distance. Dans la classe tarifaire la plus élevée, à moyenne distance et pour certains groupes de marchandises, les prix publiés ont été en partie abaissés. Malgré cela, cet aménagement a pour but, avec les adaptations dans le secteur des ententes, d'augmenter les

recettes. Ces importantes mesures ont été préparées avec les chemins de fer privés, puis discutées avec les représentants des milieux économiques au sein de la Conférence commerciale et elles ont fait l'objet de nombreuses tractations avec les clients, avant d'être mises en vigueur.

Pour les envois postaux, l'indemnité n'est plus calculée sur la base du compte des coûts de transports, mais selon un tarif et en fonction des prestations. Ce mode de comptabilisation, qui permet de tenir compte du renchérissement, fait l'objet d'une convention élaborée par les CFF et les PTT, entrée en vigueur avec effet rétroactif à partir de 1980.

Cette année encore, le service des entrepôts a fait des efforts accrus en vue de conserver le trafic existant et de gagner de nouveaux clients au rail. Sous la responsabilité commune des expéditeurs et des chemins de fer, divers projets ont été réalisés ou étudiés. A Schaffhouse, la société anonyme «Lagerhaus-Zollfreilager- und Umschlag», où les CFF ont une participation, a mis en service au printemps une nouvelle halle d'entreposage et de manutention. A Brigue, la société anonyme «Lagerhaus, Umschlag und Zollfreilager», à laquelle les CFF participent aussi, a été fondée au cours de l'exercice; la construction des nouvelles installations sera bientôt terminée. A Genève, il a été possible de gagner 6000 m² de surface d'entreposage dans des bâtiments appartenant aux CFF, grâce à une nouvelle réglementation des rapports avec la société COGEPRA et à des mesures de rationalisation. Dans les régions de Lausanne-Renens et d'Olten, la demande de surfaces d'entreposage supplémentaires est actuellement à l'étude. A Romanshorn, la construction d'un centre de services, avec entrepôt, silo et halle à usage multiple, est prévue. En ce qui concerne les entrepôts des CFF, les tarifs d'entreposage ont été relevés de 10% et les tarifs pour la manutention de 5% avec effet au 1^{er} mars 1981.

En matière de trafic international, les chemins de fer suisses doivent affronter, notamment en période de tassement économique, la concurrence opiniâtre de la route, des voies navigables et des itinéraires de contournement ferroviaires. A cela s'ajoute le cours du franc suisse élevé, qui, chaque fois que le port est acquitté dans notre monnaie, contribue à la détérioration de notre situation concurrentielle. En 1981, le franc suisse a augmenté de 15 à 25% par rapport aux principales monnaies européennes. Afin d'éviter que les envois n'empruntent les itinéraires étrangers ou d'autres modes de transport ainsi devenus moins chers, les CFF sont obligés d'adapter aussi les tarifs et les ententes du trafic international aux fluctuations des cours du change. Lorsque le franc suisse est en forte hausse, cela entraîne d'importantes pertes de recettes pour les chemins de fer de notre pays.

IV. Production

Transports de voyageurs

Au cours de l'exercice, les prestations des trains de voyageurs se sont élevées à 66,973 millions de trains-kilomètres, contre 66,931 millions en 1980. Leur moyenne journalière a passé, d'une année à l'autre, de 182 872 à 183 488 (+ 0,34%). Pour faire face aux pointes de trafic et répondre aux vœux de la clientèle, les CFF ont mis en marche 10 846 trains spéciaux et de dédoublement, dont 3431 pour les liaisons internationales et 7415 pour des liaisons internes. En 1980, ces convois étaient au nombre de 10 458 (3532 en trafic international et 7052 en trafic suisse). Depuis le 27 septembre 1981, la Société nationale des Chemins de fer français (SNCF) fait circuler journalièrement sur le parcours Paris-Mâcon-Genève deux paires de TGV (trains à

L'horaire cadencé: cohérence accrue et circulations plus denses

Ancien horaire, présentation traditionnelle (valable jusqu'au 22 mai 1982)

(Fortsetzung — Suite) 10 (Zürich- u. Basel-) Bern-Fribourg-Lausanne-Genève

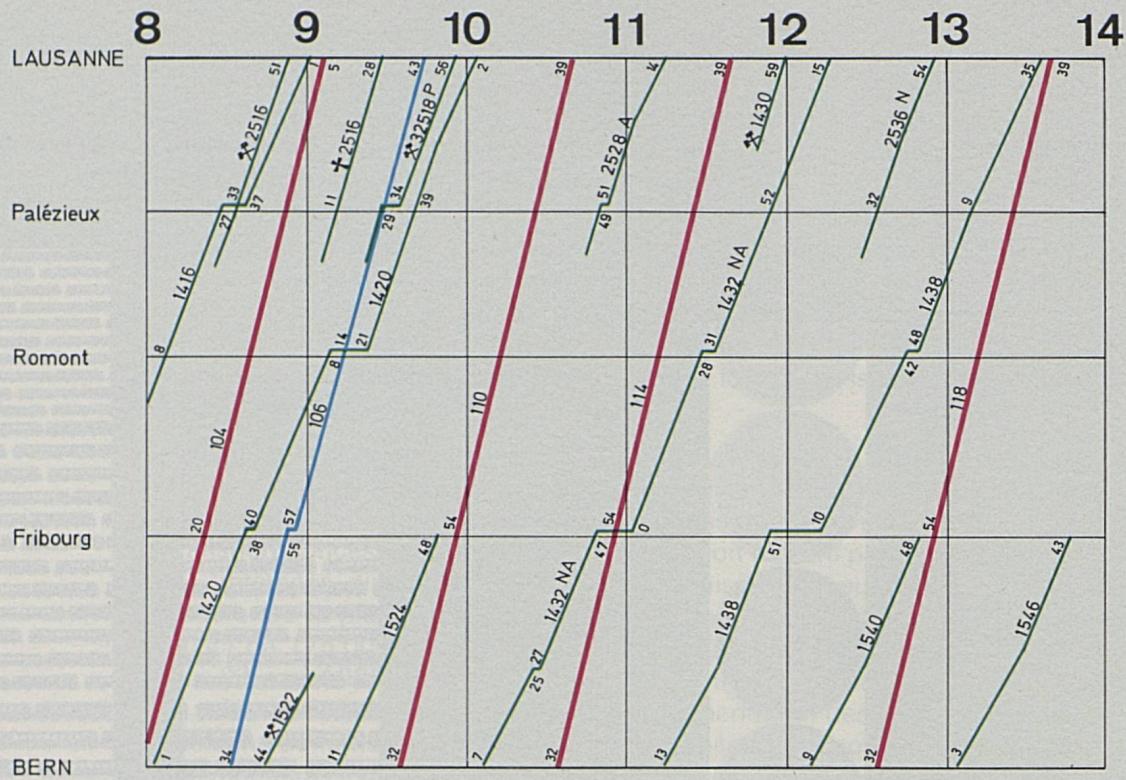
10 Rückweg (Fortsetzung)													
Zürich Flughafen → 123bab													
Zürich HB 50	...	647	...	...	...	...	750	...	...	848	...	...	...
Zürich HB 50	"	710	...	...	...	...	810	...	...	910	...	...	...
Basel SBB 60	...	712	...	...	...	...	756	...	...	910	...	...	...
Oltens	...	742	...	...	...	...	832	...	...	914	...	...	...
Bern	50 an	831	825	...	...	...	922	929	...	1029	1025	...	...
Interlaken West	ab 645	729	...	...	...	815	...	...	901	...	...	...	...
Thun	40 ab	719	804	...	...	844	...	906	...	937	1003	...	...
Bern	an 742	824	...	...	...	904	...	925	...	958	1023	...	...
SBB I — CFF I	1420	2516	106	...	1522	1524	1420	110	2528	1432	114	...	...
Lausanne	1. 2.	1. 2.	1. 2.	...	1. 2.	1. 2.	1. 2.	1. 2.	1. 2.	1. 2.	1. 2.	...	2536
Bern X	31a ab	801	834	...	...	844	911	—	932	1007	1032	...	...
Bern Bümpliz Süd	806	...	X	...	...	849	916	...	...	1012	...	...	...
Niederwangen	"	809	...	...	...	851	919	...	...	1015	...	...	...
Öberwangen	"	811	...	...	...	853	921	...	...	1017	...	...	...
Thörishaus	"	813	...	...	...	856	923	...	...	1020	...	...	...
Thörishaus Dorf	"	815	...	...	...	858	925	...	...	1022	...	...	...
Flamatt	an 818	...	...	...	...	X901	928	...	...	1025	...	...	...
(Gümmeren 19) 496	ab	819	...	...	...	...	929	...	...	1027	...	...	...
Wünnewil	"	823	...	...	...	...	933	...	...	1031	...	...	...
Schmitten 497c, k	"	826	...	...	...	...	936	...	...	1035	...	...	...
Filstorf	"	829	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Düdingen 495, a, 496	"	832	...	...	...	...	942	...	...	1041	...	...	...
Fribourg X (Ins 18, ar 838)	...	855	...	...	...	948	...	953	...	1047	1053	...	...
Payerne 17) 497, a, n, dp	840	...	857	...	...	...	...	954	...	1054	...	...	...
Villars-sur-Gläne	"	844	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1100	...
Matran	"	846	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1104	...
Rosé 497n, 500b	"	849	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1106	...
Neyruz	"	852	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1110	...
Cottens 491a	"	855	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1113	...
Chénens	"	858	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1117	...
Villaz-St-Pierre 500c, 503c, d	"	903	...	...	...	...	32518	...	...	...	...	1120	...
Romont X (Bulle 13) ar 908	...	913	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1128	...
44b, 500, b-f, dp	...	914	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Siviriez 500f	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1131	...
Vauderens 503	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1136	...
Oron 49, a, b, 500d	"	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1141	...
Palézieux 496, 498b, 500d, f, ar	...	910	...	...	...	...	929	938	...	1049	...	...	1147
(Bulle 14, Lyss 16) dp	911	...	...	...	...	934	939	...	1051	...	...	1151	...
Moreillon	...	917	...	...	...	942	947	...	1055	...	...	1156	...
Puidoux-Chexbres 21, 424	"	...	...	...	...	946	951	...	1059	...	...	1200	...
Grandvaux	...	...	...	...	...	...	...	...	1103	...	...	1239	...
Bonnières	"	...	...	...	...	951	956	...	1106	...	...	1243	...
La Conversion	"	...	...	...	...	959	...	1111	...	...	...	1207	...
Pully-Nord	...	901	...	...	...	959	...	1114	...	...	...	1212	...
Lausanne X ar	...	913	...	...	...	956	1002	1039	...	1139	...	1215	...
Brig	ab	754	...	...	...	848	...	925	...	1037	...	...	1047
Montreux	20 dp	925	...	...	...	1011	...	1056	...	...	...	...	1234
Vevey	dp	932	...	...	...	1018	...	1103	...	...	...	...	1244
Lausanne	ar	945	...	...	...	1031	...	1116	...	1158	...	...	1255

Siehe Fortsetzung

Horaire cadencé, nouvelle présentation (valable à partir du 23 mai 1982)

250 Rückweg													
Luzern 460													
Bern	o	751	...	...	...	837	...	951	...	1037	...	...	...
Basel SBB 500	...	746	800	...	...	856	...	946	...	1000	...	...	...
Oltens 450	...	821	844	...	...	927	...	1021	...	1044	...	...	...
Bern	o	909	931	...	...	1009	...	1109	...	1131	...	...	...
Zürich Flughafen → 752	...	740	737	...	...	840	...	940	...	937	...	...	...
Zürich HB 650	...	800	804	...	...	900	...	1000	...	1004	...	...	...
Oltens 450	...	844	...	...	...	...	...	...	...	1044	...	...	...
Bern	o	913	931	...	...	1013	...	1113	...	1131	...	...	...
SBB/CFF, Lausanne	3422	112	...	...	...	712	3426	116	...	718	3436	120	...
Bern	843	916	...	...	...	934	943	1016	...	1134	...	...	...
Bern Bümpliz Süd 296	848	...	...	...	...	948	...	...	...	...	1143	...	...
Niederwangen	851	...	...	...	...	951	...	...	...	...	1148	...	...
Öberwangen	853	...	...	...	...	953	...	...	...	...	1151	...	...
Thörishaus	856	...	...	...	...	956	...	...	...	...	1153	...	...
Thörishaus Dorf	858	...	...	...	...	958	...	...	...	...	1156	...	...
Flamatt	902	...	...	...	...	1002	...	...	...	...	1158	...	...
Wünnewil	906	...	...	...	...	1006	...	...	...	...	1201	...	...
Schmitten	909	...	...	...	...	1009	...	...	...	...	1207	...	...
Filstorf	912	...	...	...	...	1012	...	...	...	...	1212	...	...
Düdingen	916	...	...	...	...	1016	...	...	...	...	1216	...	...
Fribourg 252, 254	o	921	937	...	...	955	1021	1037	...	1155	...	1221	1237
4312	...	4214	...	...	...	4216	...	4218	...	4218	...	2920	4222
Fribourg	938	...	957	...	...	1038	1042	1138	...	1142	1157	...	...
Villars-sur-Gläne	...	...	...	...	...	...	1046	...	...	...	...	1210	1238
Matran	...	...	...	...	...	...	1048	...	...	...	...	1216	1242
Rosé	...	...	...	...	...	...	1051	...	...	...	...	1220	1246
Neyruz	...	...	...	...	...	...	1054	...	...	...	...	1228	1251
Cottens	...	...	...	...	...	...	1057	...	...	...	...	1231	1253
Chénens	...	...	...	...	...	...	1100	...	...	...	...	1233	1256
Villaz-St-Pierre	...	...	...	...	...	...	1104	...	...	...	...	1235	1258
Romont 255	o	1014	...	...	...	1109	...	1209	...	1214	...	...	1238
Palézieux	1014	1030	1039	...	...	1139	...	...	...	...	...	...	...
x Moreillon	1019	...	1043	...	...	1143	...	...	...	...	...	...	...
Puidoux-Chexbres 111	1023	...	1047	...	...	1147	...	...	...	...	...	...	...
Grandvaux	1027	...	1051	...	...	1151	...	...	...	...	...	...	...
Bossière	1029	...	1053	...	...	1153	...	...	...	...	...	...	...
La Conversion	1032	...	1056	...	...	1156	...	...	...	...	...	...	...
Pully-Nord	1035	...	1059	...	...	1159	...	...	...	...	...	...	...
Lausanne 20	o	1022	1038	1045	1102	1122	1202	1222	1238	1245	1302	1322	1339
Lausanne 150	o	1024	...	1049	...	1124	...	1224	...	1249	1317	1324	1349
Genève	o	1057	...	1128	...	1157	...	1257	...	1328	1350	1357	1428

Ancien horaire graphique (valable jusqu'au 22 mai 1982)



Desserte cadencée – prestations étoffées; incidences financières

Incidences financières en millions de francs



45
42

Les charges supplémentaires sont estimées entre 42 et 45 millions de francs.



110
80

Les produits supplémentaires sont estimés entre 80 et 110 millions de francs.

Prestations journalières des trains de voyageurs (trains-kilomètres)



175 000

Prestations au printemps 1982 (jusqu'au 22 mai)



212 000

Prestations accrues après introduction de l'horaire cadencé (23 mai 1982)

grande vitesse); ces convois franchissent à la vitesse maximale de 260 km/h le tronçon sud (Saint-Florentin–Sathonay), mis en service à la date précitée, sur la ligne nouvelle pour grandes vitesses Paris–Lyon. Le voyage de Genève à Paris (distance totale 575 km, dont 229 km ou 40% sur la ligne nouvelle) dure désormais 4 heures 26, alors qu'il fallait précédemment compter 5 heures 44 par Lausanne ou 6 heures 10 par Bourg-en-Bresse. Chacune de ces rames automotrices modernes et confortables offre 111 places en première classe et 275 en seconde. Le succès des liaisons TGV dépasse toutes les espérances; en raison de la forte demande, qui se manifeste aussi sur le réseau français (Bellegarde, Bourg-en-Bresse et Mâcon), les unités automotrices circulent souvent en double traction. Afin que les temps d'attente des voyageurs à la douane de la gare de Genève soient limités le plus possible, les installations de contrôle ont été aménagées dans de très brefs délais.

L'objectif de la nouvelle conception du trafic voyageurs – l'horaire cadencé – est de revaloriser l'offre de voyages grâce à un horaire plus systématique et plus dense, et de stabiliser, voire d'augmenter la part des transports de personnes qui revient aux CFF, aux PTT et aux entreprises de transport concessionnaires. Aux CFF, cela doit se faire par la circulation de trois catégories de trains (intercités, directs et régionaux), harmonisés entre eux, de façon à offrir chaque heure des liaisons entre la plupart des localités. Alors que les prestations des trains de voyageurs étaient jusqu'ici de 175 000 trains-kilomètres par jour, elles s'accroîtront de 37 000 ou environ 21%, dès le 23 mai 1982, pour atteindre 212 000 trains-kilomètres. D'après des études et estimations minutieuses, il faut s'attendre à une augmentation des charges annuelles de l'ordre de 42 à 45 millions de francs qui, après une certaine période de rodage, sera absorbée par des produits supplémentaires évalués entre 80 et 110 millions de francs.

Au cours de l'exercice, les travaux de planification de l'horaire cadencé se sont poursuivis activement, en étroite collaboration avec les chemins de fer privés. Parallèlement, les relations internationales ont été mises au point et les trains en question ont tous pu être intégrés dans les sillons horaires. Depuis l'été 1980 déjà, des entretiens préliminaires ont eu lieu avec les commissions cantonales des horaires. La procédure de consultation a été engagée le 1^{er} juin par la publication du premier projet de l'horaire, accompagné d'un rapport; les cantons ont ensuite eu l'occasion de présenter leurs requêtes, auxquelles il a fallu répondre avant la mi-novembre. Un grand nombre d'entre elles, qui n'avaient pas été prises en considération, ont été transmises par les autorités cantonales à l'Office fédéral des transports.

Avant sa mise en vigueur, le 23 mai 1982, l'horaire cadencé recevra les dernières retouches, et les préparatifs seront faits sur le plan de l'organisation. Le changement d'horaire représentera, pour le personnel comme pour la clientèle, une grande modification. Deux séries de mesures contribueront à faciliter la transposition. La première englobe notamment l'information et l'instruction du personnel, la réduction des travaux sur la voie durant la phase d'introduction de l'horaire cadencé, les soins apportés en vue du déroulement normal de l'exploitation, la canalisation des voyages en groupes, l'information des voyageurs ainsi que différentes campagnes publicitaires et promotionnelles. Il faut aussi mentionner la nouvelle conception pour la gestion du parc des voitures. La seconde série de mesures doit fournir, au moyen d'un contrôle particulier des résultats, des bases d'appréciation pour l'élaboration future de l'offre. De plus, le catalogue des prestations offertes, l'indicateur officiel, paraîtra pour le 23 mai 1982 dans une présentation nouvelle; en raison des prestations accrues de l'horaire cadencé, le volume de l'indicateur augmentera de 30%.

La nouvelle gestion du parc des voitures a pour but de planifier, de diriger et de contrôler d'une façon optimale l'utilisation économique des voitures en fonction du trafic. Jusqu'ici, seules les voitures destinées au trafic international (voitures RIC) ainsi que les voitures unifiées de type III faisaient l'objet d'une gestion centralisée, par numéros (environ 770 véhicules), tandis que les divisions de l'exploitation des arrondissements s'occupaient du reste du parc en coordination avec la division de l'exploitation de la direction générale. Au début de mars 1982, la gestion

centralisée sera étendue, dans une première étape, aux voitures unifiées de type IV ainsi qu'aux voitures unifiées de type I (2^e classe) équipées du système UIC de fermeture automatique des portes et à toutes les autres voitures de 1^{re} classe (environ 530 véhicules). Après une phase de transition, la seconde étape portera sur une gestion centralisée sommaire des quelque 2500 unités restantes.

Le centre de réservation électronique des CFF a traité, au cours de l'exercice, 1 747 189 places assises et couchées, soit 30 000 ou 1,7% de moins que l'année précédente.

Le système des bagages train-avion – il s'agit de l'enregistrement direct des bagages de la gare de départ à l'aéroport étranger – intégré définitivement dans l'offre de prestations à partir du mois de septembre 1980, a encore été développé en 1981. Les passagers ont pu expédier leurs bagages à destination des aéroports d'Europe et d'outre-mer depuis le 1^{er} février dans 72 et depuis le 1^{er} décembre dans 95 bureaux d'enregistrement des CFF, des chemins de fer privés et des services d'automobiles des PTT. Au départ de 60 de ces bureaux, l'acheminement se fait par Zurich et au départ de 4 par Genève; dans les 31 autres, situés dans la zone de desserte des deux aéroports, le transport est possible aussi bien par Genève que par Zurich. De juin à décembre, plus de 64 000 colis (en moyenne 300 par jour) ont ainsi été expédiés à Zurich-Aéroport ou à Genève, d'où Swissair assurait la continuation du transport.

Dans le trafic marchandises, 45,261 millions de tonnes ont été transportées, soit 1 million de tonnes ou 2,2% de moins que l'année précédente. Ce recul est dû surtout à une diminution du transit (- 0,496 million de tonnes ou 3,9%) et des importations (- 0,720 million de tonnes ou 5,7%). Le trafic intérieur, en revanche, fait apparaître une augmentation de 0,209 million de tonnes (1,2%). Les tonnes-kilomètres nettes se sont chiffrées à 7,137 milliards, c'est-à-dire 0,248 milliard ou 3,6% de moins qu'une année auparavant; la baisse sensible des tonnes nettes transportées (- 2,2%) est imputable à l'affaiblissement du transit. Le transport des marchandises a exigé 28 470 train-kilomètres pour 758 256 heures de train, ce qui représente 16 722 heures de train (2,2%) et 0,520 million de trains-kilomètres (1,8%) de moins qu'en 1980. Les prestations d'exploitation ont suivi l'évolution du trafic; l'offre d'horaire a pu être adaptée dans une large mesure aux fluctuations de la demande.

Dans le ferrouillage, le nombre d'envois s'est élevé à 53 827, soit 6392 ou 13% de plus que l'année précédente. La relation Altdorf–Cadenazzo a été supprimée lors du changement d'horaire du 31 mai, car la demande a fortement baissé après l'ouverture du tunnel routier du Saint-Gothard.

Au début de l'année, un important trafic de charbon s'est instauré à destination des cimenteries suisses (remplacement du mazout); 720 trains ont acheminé 716 986 tonnes brutes. Les transports ont été planifiés en étroite collaboration avec les entreprises de transbordement dans les ports rhénans et l'industrie du ciment. Les transports de ciment et de clinker se sont aussi déroulés sans accrocs; 965 trains ont acheminé 754 326 tonnes brutes (1980: 899 trains et 712 520 tonnes brutes).

Après une récolte record de betteraves sucrières, les transports à destination des sucreries d'Aarberg et de Frauenfeld ont été assurés sans difficultés notables. Pour venir à bout de cet important volume de trafic, il a fallu faire appel, dans une faible mesure, à la communauté des wagons EUROP. Au total, 650 trains ont transporté 679 121 tonnes brutes, soit 83 trains ou 14,6% et 111 564 tonnes brutes ou 19,6% de plus que l'année précédente.

En général, les demandes de wagons ont pu être satisfaites dans les délais requis. Quelques difficultés passagères ont surgi à propos des wagons spéciaux, lors de pointes de trafic saisonnières.