

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1982)

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: 22.12.2025

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

I. Marché

Evolution générale de l'économie

Le fléchissement mondial de la conjoncture s'est répercuté de façon sensible sur l'économie suisse durant l'exercice, notamment au cours du second semestre. Selon les estimations, le produit national brut réel s'est contracté de 2 %, cependant que le nombre d'emplois était en recul. Avec 5,8 %, le renchérissement est légèrement inférieur à celui de 1981, qui était de 6,5 %. La hausse du franc suisse de l'hiver 1981/82 a accentué la diminution des commandes étrangères de produits suisses. La demande intérieure s'est affaiblie, elle aussi. La consommation privée a stagné et les investissements se sont sensiblement ralentis. Tandis que la demande a régressé sur le plan des biens courants, elle s'est maintenue à peu près au niveau de l'année précédente dans le secteur des services. Les rentes ont augmenté plus fortement que les prix. Avec la diminution du nombre de travailleurs, la masse salariale réelle s'est amoindrie. A la baisse de consommation enregistrée durant l'exercice correspond un accroissement sensible de l'épargne.

L'essor des immobilisations productives de 1978 à 1981 avait beaucoup contribué à l'évolution, favorable dans l'ensemble, de l'économie suisse; en 1982, le repli des investissements a joué un rôle décisif dans la baisse de 2 % environ, en chiffres réels, du produit intérieur brut. Les dépenses consenties pour la construction d'appartements, d'immeubles commerciaux et de bâtiments industriels se sont amenuisées, de même que les fonds consacrés à l'achat de biens d'équipement. Les commandes et les travaux en réserve diminuent de plus en plus, ce qui entraîne un gonflement correspondant des stocks.

Le volume du commerce extérieur a également fléchi en termes réels d'une année à l'autre. Les exportations effectives de marchandises, qui, au cours du premier semestre, semblaient se maintenir au haut niveau de l'année précédente, ont considérablement rétrogradé vers la fin de l'année. Les exportations réelles ont diminué dans l'ensemble de quelque 4 %. La vente de services à l'étranger s'est, elle aussi, affaiblie (environ - 1 %), après la nette reprise enregistrée un an plus tôt. Le repli des importations réelles (- 2,5 %), déjà observé en 1981, s'est accentué, malgré la légère baisse des prix à l'importation. Les sommes consacrées aux vacances à l'étranger marquent, une fois de plus, une hausse de quelque 3 % en francs constants, ce qui s'est traduit par un accroissement de l'importation de services.

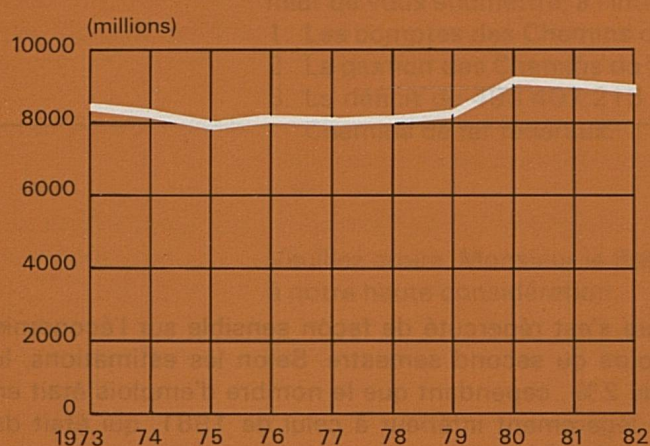
Energie Electricité

Au cours de l'année hydrographique 1981/82, la consommation d'énergie électrique s'est accrue de 2,5 %. Elle a augmenté de 3,3 % dans le secteur des ménages, de l'artisanat, de l'agriculture et des services, de 1,8 % dans celui de l'industrie et de 0,2 % dans les transports.

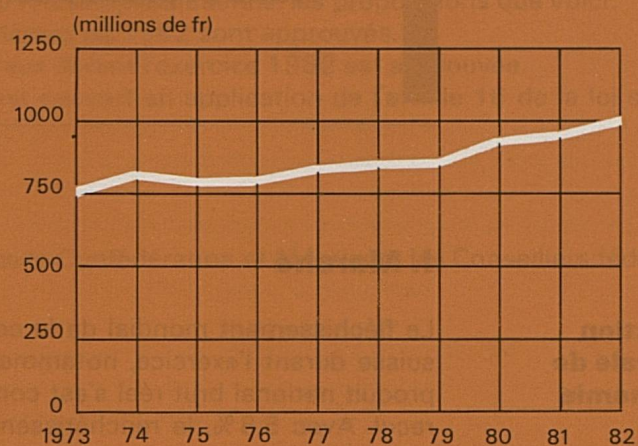
Huile minérale

Les ventes en gros des principaux produits pétroliers ont encore diminué en 1982 (- 6,3 %). Si la demande en huile de chauffage a fait une chute de 11,2 %, celle des carburants est en légère reprise (+ 1,2 %), de sorte que la part de ceux-ci s'est élargie, pour atteindre 42,8 %. En dix ans, c'est-à-dire depuis la première crise pétrolière, les ventes en gros des principaux hydrocarbures ont fléchi en Suisse de 24 % (mazout: - 39 %, carburant: + 12 %).

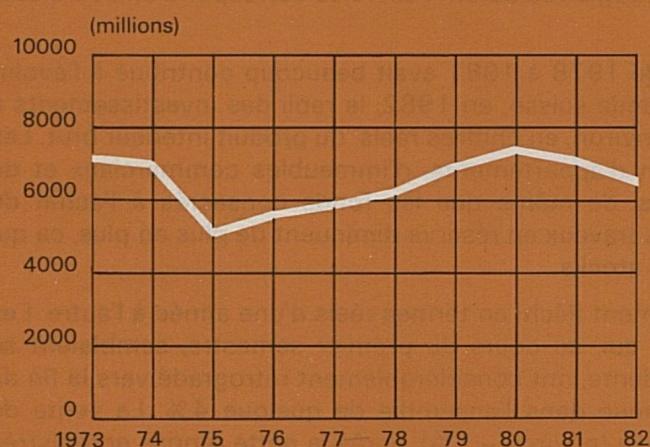
Trafic voyageurs (v-km)



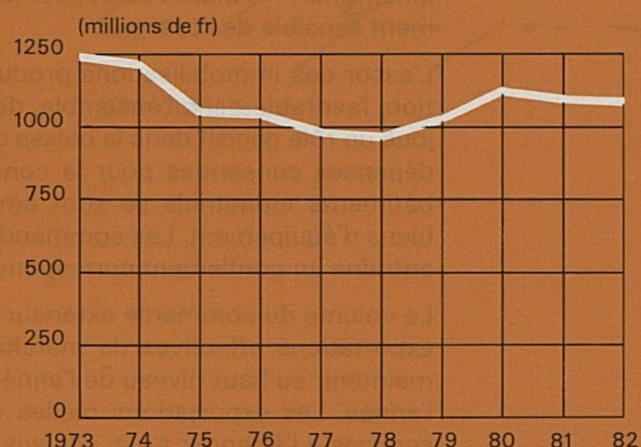
Recettes voyageurs



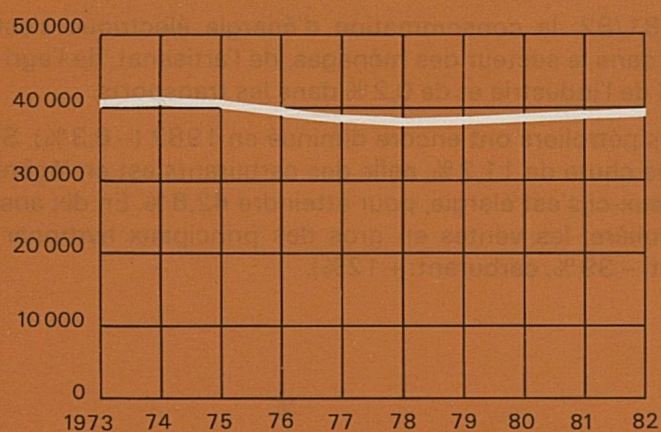
Trafic marchandises (t-km)



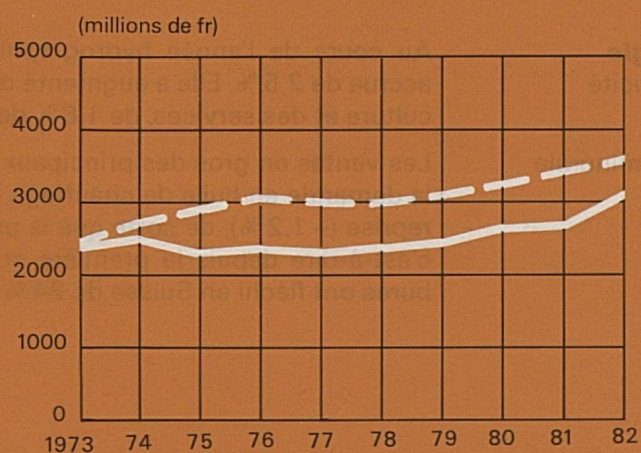
Recettes marchandises



Effectif du personnel



Total des charges et des produits



Gaz naturel	Les achats suisses de gaz naturel ont poursuivi sur leur lancée en 1982. La part de ce produit sur l'ensemble de la consommation énergétique demeure, avec 6 %, bien inférieure à celles des autres pays européens, où la proportion est de 20 % en moyenne.
Charbon	L'offre mondiale de charbon étant légèrement supérieure à la demande, la pression exercée sur les prix continue de se faire sentir, de sorte que ce produit devient de plus en plus compétitif par rapport aux autres agents énergétiques. L'affaiblissement des importations durant l'exercice est imputable à la fois aux grandes quantités importées en 1981 pour la constitution de stocks rendus obligatoires et au démantèlement des réserves parmi les grands consommateurs, en raison de la conjoncture. L'emploi accru de charbon pour la production de chaleur dans l'industrie apparaît notamment dans les cimenteries, où la cuisson des clinkers est assurée de cette manière pour plus de 90 % de la production.
Trafic	
Trafic routier	<p>Le réseau des routes nationales s'est accru de près de 30 km. Les principaux tronçons ouverts à la circulation ont été celui de la N1 entre Chavornay et Yverdon, la voie de transit Bernese-ouest et le prolongement de la N9 jusqu'à Riddes. Avec ses 1293 km de route, le réseau national est réalisé à 71,1 %.</p> <p>A fin septembre 1982, on dénombrait 2,998 millions de véhicules à moteur de toutes catégories, ce qui représente un accroissement de 121 000 unités ou 4,2 % en un an et de 1,2 million ou 63,5 % en dix ans. Le parc des automobiles s'est développé sans interruption depuis 1974/75 et a augmenté de 79 000 unités ou 3,3 % comparativement à l'année précédente, pour se chiffrer à 2,473 millions. En Suisse, en compte désormais 385 automobiles pour 1000 habitants. Le volume des nouvelles immatriculations d'automobiles et de limousines commerciales n'a guère varié au cours de l'exercice (- 0,2 %).</p> <p>La récession économique s'est répercutée, de façon sensible, dans le secteur des véhicules utilitaires, notamment durant le second semestre. Le nombre des voitures de livraison et de camions nouvellement mis en circulation a rétrogradé de 10,8 %.</p> <p>Les autocars étrangers, qui concurrencent le rail, ont acheminé 5,76 millions de voyageurs dans notre pays, soit 4,4 % de plus qu'un an auparavant.</p>
Trafic aérien	L'accroissement du trafic aérien constaté l'année précédente s'est atténué en 1982. Le nombre de passagers a atteint de justesse les chiffres de 1981 à Zurich et à Genève, alors qu'il fléchissait de 1 % à Bâle. En revanche, les vols réguliers par petits appareils sur les relations secondaires, qui sont en compétition avec les lignes ferroviaires, se sont encore amplifiés.
Ports rhénans	Les mouvements de marchandises dans les ports rhénans se sont beaucoup ralentis. En passant de 8,5 à 7,4 millions de tonnes d'une année à l'autre, ils ont fait une chute de 13,7 %. Les pertes se répartissent sur plusieurs catégories de marchandises, en particulier sur le charbon, les ferrailles et les métaux. Les importations de combustibles et de carburants liquides, qui dépassaient encore durant le premier trimestre celles de l'année précédente grâce à la valeur élevée du franc suisse, se sont aussi affaiblies de 11,2 % dans l'ensemble au cours du semestre. La proportion du tonnage pris en charge par le chemin de fer dans les ports rhénans a passé de 65,8 à 61,9 %.
Tourisme	Dans l'hôtellerie suisse, le mouvement ascendant, qui durait depuis l'automne 1979 et qui avait atteint son apogée en 1981, a pris fin au cours de la seconde moitié de la saison d'hiver 1981/82. Depuis mars 1982, les nuitées mensuelles sont légèrement inférieures aux résultats de l'année précédente. Elles ont diminué en général de 4,3 % (Suisse: - 2,3 %; étrangers: - 5,6 %) En ce qui concerne le tourisme international, le recul est apparu principalement parmi les hôtes en provenance de la République fédérale d'Allemagne, de la France, des Pays-Bas et de la Belgique, alors que ceux de Grande-Bretagne, des Etats-Unis et du Japon étaient plus nombreux. La comparaison entre les nuitées et les arrivées montre que la durée moyenne des vacances a légèrement diminué.

II. Transport de voyageurs

Evolution

L'évolution du trafic des CFF durant l'exercice a subi l'influence de diverses tendances parfois antagonistes. Le fort ralentissement de l'activité économique, tant en Suisse qu'à l'étranger, le développement constant de l'infrastructure routière et l'accroissement continu du nombre d'automobiles ont considérablement affaibli la demande de transport. L'adoption des dessertes cadencées en revanche, opérée le 23 mai, a stimulé le trafic ferroviaire grâce à l'amélioration dont a ainsi bénéficié l'offre.

Ces divers facteurs ont provoqué une légère contraction du nombre de voyageurs comparative-ment à 1981. Les CFF ont acheminé 217,0 millions de personnes au total (- 0,6 %), dont 207,1 millions pour les transports intérieurs (- 0,4 %) et 9,9 millions en service international (- 4,6 %). Les prestations de trafic ont aussi légèrement fléchi. Elles se sont établies à 8968 millions de voyageurs-kilomètres (- 132 millions ou - 1,4 %), savoir 7342 millions (- 0,3 %) pour le trafic suisse et 1626 millions (- 6,4 %) pour le trafic international.

La régression assez sensible des transports internationaux est due en partie à la diminution du nombre de touristes étrangers (transit compris) par suite de la récession. Elle s'explique aussi par l'accroissement du trafic routier, comme le montrent les passages de véhicules dans les trois tunnels alpins suisses: l'augmentation est de 6,2 % pour le Grand Saint-Bernard, de 10,4 % pour le Saint-Gothard et de 3,9 % pour le San Bernardino. Les transports d'automobiles par le tunnel ferroviaire du Simplon ont encore diminué, la perte étant de 10 926 unités ou 15,2 % pour l'exercice.

En trafic intérieur, les ventes d'abonnements de parcours se sont maintenues à un bon niveau dans l'ensemble, avec une poussée de 0,3 % pour le nombre de personnes et de 2,0 % pour les voyageurs-kilomètres. En ce qui concerne les voyageurs individuels, généralement détenteurs de billets ordinaires, leur nombre a certes régressé de 0,5 %, mais du fait de l'allongement des parcours, les voyageurs-kilomètres sont en légère hausse (+ 0,1 %). Les déplacements en groupe sont en recul de 4,4 % pour le nombre de participants et de 3,1 % pour les voyageurs-kilomètres. Il en va de même des abonnements destinés aux hommes d'affaires et aux touristes, en baisse de 3,3 % pour le nombre et de 4,3 % pour les voyageurs-kilomètres.

Produits

En s'inscrivant à 1011,9 millions de francs, les produits des transports de voyageurs des CFF ont franchi pour la première fois le cap du milliard. La progression est de 45,3 millions de francs ou 4,7 % d'une année à l'autre. L'amélioration des recettes procurée par l'adoption de l'horaire cadencé est estimée à 8 ou 9 millions, soit 60 % des prévisions.

Les produits des transports intérieurs se sont accrus de 6,7 %. L'avance est de 1,1 % dans les services internationaux. Les voyages individuels (+ 5,2 %) et les groupes (+ 0,7 %) se sont moins développés que la moyenne du trafic intérieur. Les ventes d'abonnements d'affaires et de touristes (+ 14,5 %) ainsi que celles des abonnements de parcours (+ 8,1 %) présentent des taux d'expansion supérieurs. Le résultat est particulièrement satisfaisant en ce qui concerne le nombre d'abonnements généraux annuels et d'abonnements 1/2-prix (ELITE et JUNIOR), dont les ventes continuent de s'amplifier. Les rentrées procurées par les envois de bagages sont en augmentation de 8,7 %. Quant aux transports de véhicules routiers avec leurs occupants, l'amenuisement du nombre d'automobiles acheminées à travers le tunnel du Simplon et la suppression des trains d'autos accompagnées entre Hambourg et Chiasso ont provoqué une perte de recettes de 7,2 %.

Compte tenu de la situation générale peu propice et notamment du tassement économique, le résultat de 1982 pour le trafic voyageurs des CFF peut être considéré comme satisfaisant dans l'ensemble.

Der Parkplatz an der Bahnhof- strasse.



In Frauenfeld, Lausanne, Chur, Biel, Luzern, auch in Zürich, Genf, Brig, St. Gallen fährt die Bahn mitten in die City an die Bahnhofstrasse.

Sie steigen aus und lassen den Wagen stehen, wo er steht. Ohne abzuschliessen.

Ohne einen Seitenblick, ob er auch bussen-frei steht und ohne dass Ihnen einer beim Parkieren zeigt, wo der Vogel sitzt.

Mitten in die City.

 Ihre SBB

Voiture de 1^{re} classe avec chauffeur, Fr. 2550.- par an.

(Abonnement général
1^{re} classe)



Achetez-vous le train.
A demi-prix, offrez-vous
quelques automobiles postales,
des bateaux et des chemins de fer de montagne.

Le chauffeur est toujours compris.
Pour certains parkings, ainsi que pour les trams
et les bus de nombreuses villes, vous bénéficiez
encore de rabais. Votre chère moitié également.

Et pourtant, l'abonnement général n'est pas
un luxe.

A votre rythme.

 Vos CFF



Weiter im Takt.

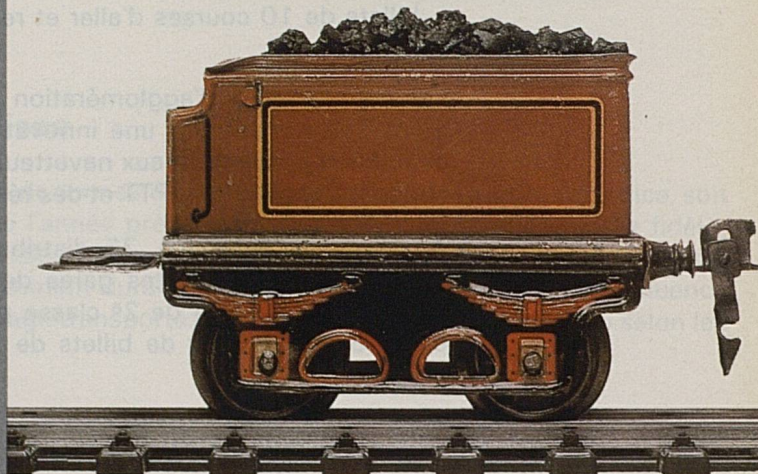
Jetzt, wo Strassen, Wege und Brücken
unter der weissen Pracht begraben sind, fährt
die Bahn noch leiser als im Sommer.

Und so schnell wie im Sommer.
So regelmässig wie im Sommer. So sicher
wie im Sommer. Im Takt wie im Sommer.
Mit Takt wie immer.

Wir fahren mit Takt. Für Sie.

 Ihre SBB

Wir fahren wieder mehr mit Kohle.



Wir fahren mit Strom.
Aber wir fahren auch immer mehr Kohle.
Denn Kohle ist wieder gefragt. Als Energie in
der Zementindustrie zum Beispiel.

1400 Tonnen braucht sie in einem Tag.
Das sind mehr als 25 Güterwagen. Auf der
Strasse wären es 75 Lastwagen.

Mit dem lieben kleinen Kohlenwagen aus
der guten alten Dampflokzeit haben diese
Wagen allerdings nichts mehr zu tun.
Gemeinsam mit der Zementindustrie

haben wir den Kohlewagen der Zukunft einge-
führt. Er fasst 54 t und kann mit Krangreifer,
Förderband oder unter Silo beladen werden.
Entladen dauert nur noch acht Sekunden.

Wir fahren wieder mehr mit Kohle. Sie
riechen nur nichts davon.

Wir fahren mit Takt.

 Ihre SBB

Service à la clientèle et publicité

Des sondages détaillés ont eu lieu en septembre et en octobre à la demande des CFF au sujet de l'horaire cadencé. Il s'agissait de connaître le point de vue des usagers comme celui de la population en général à l'égard des nouvelles dessertes et de savoir si le public avait modifié – ou modifierait encore – sa façon de voyager. La majorité des personnes consultées se sont prononcées en faveur de l'offre de liaisons à heures fixes et apprécient la régularité des départs. Beaucoup ont estimé que leurs propres déplacements s'en trouvaient facilités. De nombreux usagers ont souhaité de meilleures correspondances entre les trains régionaux et directs et un plus grand nombre de trains dans le trafic d'agglomération, afin de combler certaines lacunes et renforcer encore l'efficacité du nouvel horaire.

La publicité de 1982 était entièrement axée sur l'horaire cadencé, l'objectif étant que quatre Suisses sur cinq soient au courant de l'innovation. Cela a été atteint grâce à l'intensité des campagnes publicitaires et promotionnelles. A cet effet, les CFF ont recouru à des supports nouveaux pour eux (tableaux d'horaires scolaires, sous-bocks, sets de table, etc.). En mai, la revue «Le nouveau train», destinée à la clientèle, a été distribuée dans tous les ménages. Les collaboratrices et les collaborateurs du front de vente ont reçu pour la première fois un «Manuel pour la publicité et la promotion des ventes», qui montre, par le texte et par l'image, les diverses activités envisagées dans ce domaine, avec des suggestions pour des initiatives personnelles.

Dans le cadre de la planification de la «voiture voyageurs», les CFF ont cherché à connaître l'avis des usagers sur le nouveau matériel unifié, du type IV. Il est apparu que le public préférerait unanimement le nouveau modèle de 1^{re} classe à l'ancien.

En vue de clarifier l'offre et d'accélérer les opérations de vente, les chemins de fer ont modifié la réglementation des facilités de voyages pour les foires, expositions et manifestations particulières avec effet au 1^{er} janvier 1982. Les billets spéciaux, comprenant une réduction de 20 %, sont valables uniformément deux jours et peuvent être retirés désormais dans toutes les gares.

Le 3 mars, les tarifs voyageurs ont été majorés de 8,8 % en moyenne. L'augmentation s'est élevée à 8,3 % pour les voyages individuels et à 8,7 % pour les déplacements en groupes. Le prix de l'abonnement général a subi une hausse de 10,9 % contre 8,9 % pour les abonnements 1/2-prix et les abonnements de parcours. Le relèvement a fait progresser de 0,06 % l'indice national des prix à la consommation.

Plusieurs simplifications et allègements ont été apportés à cette occasion :

- Les facilités de voyages accordées aux familles ont encore été étendues. Avec la suppression du nombre minimum de billets à retirer, les voyages effectués par un conjoint et deux enfants de 6 à 16 ans sont plus avantageux qu'auparavant. En outre, les parents qui disposent d'abonnements généraux ou d'abonnements 1/2-prix sont comptés plus largement dans le cercle des bénéficiaires.
- Les titulaires d'abonnements 1/2-prix, les militaires et les enfants peuvent retirer une carte-billets de 10 courses d'aller et retour à moitié prix, valable trois mois, pour un trajet déterminé.

Les abonnements d'agglomération personnels combinés, en vente depuis 1982 à Berne et à Saint-Gall, constituent une innovation de nature à promouvoir le trafic public. Ces titres de circulation permettent aux navetteurs d'utiliser les lignes des CFF, des entreprises de transport concessionnaires, des PTT et des réseaux urbains.

Au cours de l'exercice, 75 distributeurs automatiques de billets, très performants, ont été installés dans différentes gares des CFF. Ces appareils électroniques impriment des billets individuels de 1^{re} et de 2^e classe pour cent relations, au tarif normal et à demi-prix. Ils sont dotés d'un sélecteur de billets de 20 francs et rendent la monnaie jusqu'à concurrence de

19 fr. 90. Grâce à un dispositif spécial, les pièces que la clientèle introduit sont réutilisables comme monnaie de retour, ce qui constitue une innovation. Les titres de transport sont établis à l'aide d'une imprimante à aiguille et les données nécessaires pour la statistique et la ventilation des recettes sont enregistrées sur bande magnétique. La clientèle apprécie ces nouveaux appareils, qui contribuent à décharger les guichets.

En vertu du contrat général conclu avec les PTT au sujet de l'émission de titres de transport du chemin de fer par les offices postaux, les CFF ont étendu ce mode de vente à cinq autres bureaux durant l'exercice écoulé. La formule est appliquée avec succès dans neuf localités.

Adoptée à titre d'essai dans les écoles de recrues en été 1981, la remise de bons pour le retrait de billets au prix uniforme de 5 francs pour les congés a été poursuivie en été 1982 et proposée aussi aux cours d'introduction du service complémentaire et du service complémentaire féminin. Le supplément de réduction est remboursé par le Département militaire fédéral. Au vu des bons résultats – la part du rail sur les voyages de congé s'est accrue de 45 % – cette mesure sera introduite définitivement à partir de 1983.

En septembre et en octobre, les CFF ont lancé des campagnes de vente dans 16 grandes surfaces Coop et 21 magasins Franz Carl Weber, ce qui leur a permis de présenter leur offre hors des gares. Les deux campagnes visaient notamment à promouvoir les voyages en famille par le train.

Une brochure intitulée «Le casse-coûts» traite de la réduction des frais de voyage. Elaborée par le groupe Corso (association neutre pour les relations publiques, Zurich), elle a été remise à fin novembre à toutes les entreprises suisses d'une certaine importance. Le manuel présente et compare les coûts, les temps de parcours et la qualité du voyage en train et en automobile, en indiquant la manière d'économiser, de gagner du temps et d'éviter le stress grâce à une mise à profit optimale des divers modes de locomotion.

L'expérience commencée en 1981, qui consistait à faire participer les gares à la fixation des objectifs de vente, a été poursuivie en 1982 et étendue aux gares de Genève et de Zurich. Les 30 gares d'essai procurent la moitié des recettes voyageurs des CFF. Les services intéressés disposent ainsi d'un moyen d'intervention direct sur le marché local et peuvent suivre et contrôler le résultat de leurs efforts.

III. Transport de marchandises

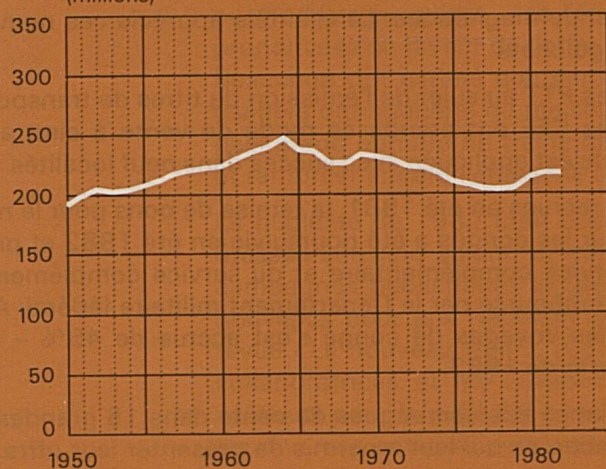
Evolution

Les CFF ont acheminé 41,92 millions de tonnes de marchandises au total durant l'exercice, soit 3,34 millions ou 7,4 % de moins que l'année précédente. Cette évolution reflète assez fidèlement la situation économique en Suisse et dans les pays voisins. La récession persistante, qui s'est aggravée dans notre pays notamment durant le second semestre, a exercé une influence décisive sur le fléchissement du tonnage transporté. Les variations diffèrent beaucoup selon les catégories de trafic.

Trafic voyageurs

Voyageurs

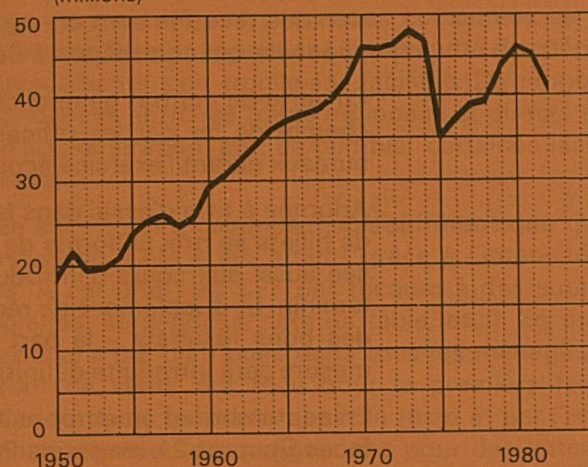
(millions)



Trafic marchandises

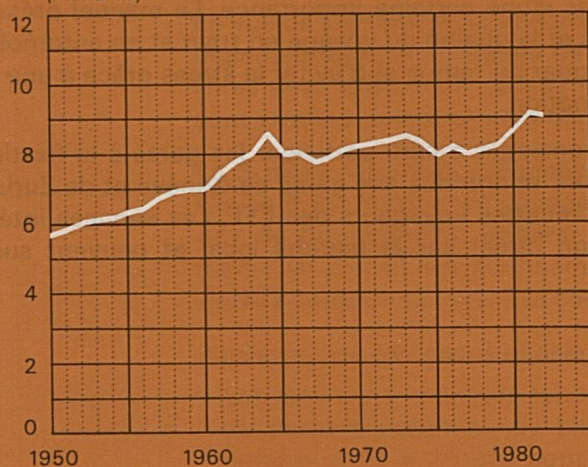
Tonnes

(millions)



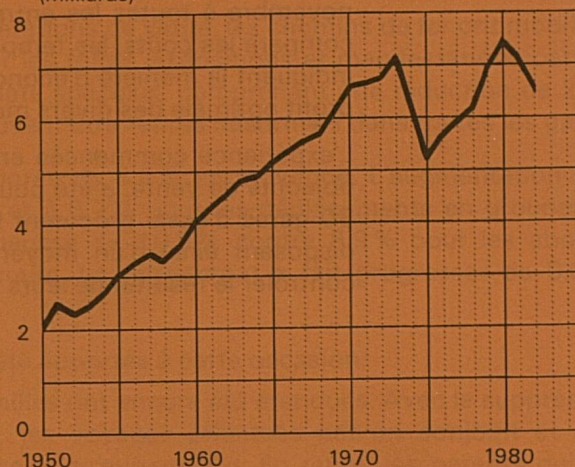
Voyageurs-kilomètres

(milliards)



Tonnes-kilomètres

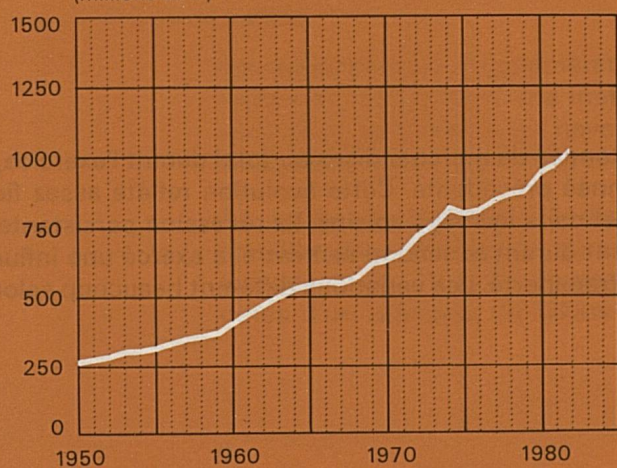
(milliards)



8

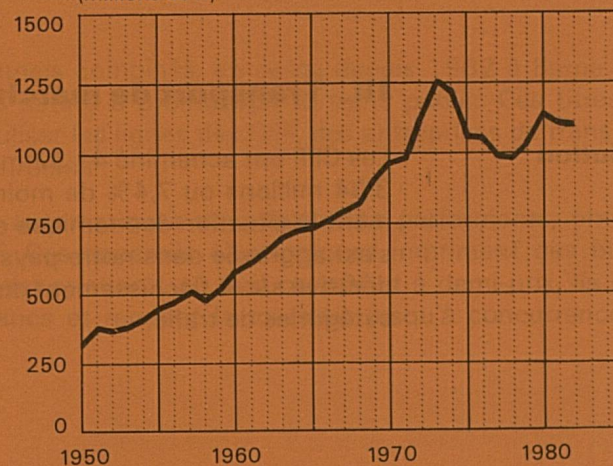
Recettes voyageurs

(millions de fr)



Recettes marchandises

(millions de fr)



Evolution du trafic marchandises de 1980 à 1982, en millions de tonnes

	1980	Variation 1979-1980 %	1981	Variation 1980-1981 %	1982	Variation 1981-1982 %
Wagons complets (sans les trafics combinés)	41,02	+ 4,5	40,05	- 2,4	36,76	- 8,2
- trafic intérieur	16,57	+ 3,4	17,04	+ 2,8	16,32	- 4,2
- exportations	2,18	- 0,4	2,14	- 1,8	2,09	- 2,2
- importations	12,27	+ 8,7	11,59	- 5,5	10,39	- 10,4
- transit	10,00	+ 2,7	9,28	- 7,2	7,96	- 14,3
Trafics combinés	3,80	+ 13,5	3,75	- 1,3	3,80	+ 1,4
- feroutage	1,47	+ 10,7	1,44	- 2,0	1,55	+ 8,2
- grands conteneurs	2,33	+ 15,3	2,31	- 0,9	2,25	- 2,8
Envois de détail	1,07	+ 3,6	1,06	- 1,0	0,95	- 10,4
Envois postaux	0,38	+ 3,5	0,40	+ 4,5	0,41	+ 2,8
Total du trafic marchandises	46,27	+ 5,2	45,26	- 2,2	41,92	- 7,4

La contraction du tonnage de 4,2 % (- 720 000 t) dans le trafic intérieur par wagons complets est due pour l'essentiel aux raisons suivantes.

La baisse de l'activité dans le bâtiment a occasionné d'importantes pertes de transports dans les secteurs du bois, des fers et aciers, des matériaux bruts de construction, des pierres et graviers ainsi que des articles en argile. En outre, à la suite du tassement de la demande d'huiles minérales, les expéditions au départ des raffineries suisses ont nettement fléchi; la diminution a été de 215 000 tonnes ou 7,8 % pour les quantités figurant dans la statistique des transports intérieurs. Les envois de betteraves et de pulpes ont rétrogradé de 70 000 tonnes, la récolte ayant été moins abondante qu'en 1981. En regard de ces pertes de trafic dues à la conjoncture ou aux récoltes, le tonnage s'est accru dans certaines branches. En ce qui concerne les boissons, les transports se sont développés de 22 000 tonnes (+ 5 %) grâce au gain de nouveaux trafics. La mauvaise qualité des céréales récoltées en 1982 a eu pour corollaire de permettre au chemin de fer d'acheminer 87 000 tonnes de céréales ou 15 % de plus (proportion accrue de céréales fourragères, qui sont transportées sur de plus longues distances que les céréales panifiables).

Le fléchissement économique mondial a freiné les exportations suisses (- 1,6 % ou - 82 000 t). Il en est résulté pour le chemin de fer une perte de 47 000 tonnes (- 2,2 %) dans le trafic par wagons complets. La part du rail de 50,9 % enregistrée en 1981 s'est maintenue durant l'exercice. La raréfaction de la demande de bois, en Italie, a entraîné des pertes, pour le chemin de fer notamment. Ces transports sur de longues distances ont baissé de 108 000 tonnes (- 21,2 %). Des régressions sont en outre apparues dans le secteur des textiles et des produits chimiques. En revanche, des reprises apparaissent dans les expéditions de fruits et légumes (exportations de pommes de terre en hausse), de vieux papiers, de minerais (exportations de déchets d'aciéries, tels les poussières de hauts fourneaux, les scories) ainsi que les fers et aciers (regain des envois de déchets provenant du traitement de l'acier). Ces améliorations n'ont cependant pas compensé les diminutions de tonnage consécutives à la récession.

La conjoncture intérieure défavorable a provoqué une forte baisse des importations suisses (- 1,34 million de t ou 3,9 %). Les arrivages par fer de l'étranger ont fléchi quant à eux de 10,3 % (- 1,20 million de t), ramenant ainsi la part du chemin de fer à 52 % (- 1,8 %). Dans ce

trafic, les plus fortes pertes ont été enregistrées dans le secteur des combustibles liquides (- 332 000 t). Le commerce de gros des principaux produits pétroliers en Suisse a diminué dans l'ensemble de 6,3 % (- 690 000 t) comparativement à 1981. Compte tenu de la contraction des envois au départ des raffineries, les transports d'huiles minérales sont en repli de 547 000 tonnes. La part du rail est tombée à 52,9 % (- 2 %). Cette évolution se produit chaque fois que les expéditions s'amenuisent au départ des raffineries, car la capacité de la route est mise pleinement à profit, même quand la demande est faible. En outre, les véhicules affectés habituellement à la desserte en surface sont utilisés pour la prise en charge des arrivages à la frontière. L'essor spectaculaire des importations de charbon en 1981 ne s'est pas poursuivi en 1982. Les mouvements par fer dans ce secteur ont rétrogradé de 312 000 tonnes (- 35,4 %). Avec le rétablissement de la constitution obligatoire de stocks de combustibles solides et en raison de la redevance à verser sur chaque tonne importée qui y est liée, les arrivages de l'étranger ont été limités en 1982 aux besoins immédiats. Cette mesure ayant été connue longtemps à l'avance, les importations de charbon ont bénéficié d'un développement maximum en 1981. L'écart avec le prix du mazout étant plus faible, le remplacement de cet agent énergétique par le charbon est devenu moins intéressant.

Le transit par wagons complets s'est fortement ressenti de la mauvaise situation économique des pays voisins; il a diminué de 14,3 % ou 1,3 million de tonnes. La perte de trafic de loin la plus élevée est celle des transports de fers, d'aciers et de ferrailles, avec 884 000 tonnes. Le transit de fruits et légumes a, lui aussi, beaucoup fléchi (- 145 000 t), non seulement en raison des mauvaises récoltes, mais encore à la suite de l'abandon du chemin de fer au profit de la route (mauvaises prestations dans le pays exportateur, tunnel routier du Saint-Gothard). Comparativement à l'année précédente, les transports de céréales de la France vers l'Italie par les lignes suisses marquent une chute de 116 000 tonnes, la SNCF utilisant en priorité la liaison par Modane. Parmi les autres replis importants, il faut citer celui des transports de boissons (- 41 000 t), de produits chimiques (- 58 000 t), de verre (- 19 000 t), de textiles (- 19 000 t) ainsi que de machines et d'appareils (- 27 000 t).

Le seul secteur qui soit véritablement demeuré en expansion est celui du ferroutage, bien que le nombre de camions acheminés ait diminué durant le second semestre, sous l'effet de la récession. Le taux de croissance a atteint 8,2 % en 1982 (+ 118 000 t). Après un mauvais départ, au début de l'exercice, les transports par grands conteneurs se sont développés les six derniers mois, de sorte que la régression n'a été que de 2,8 % pour l'année (- 65 000 t).

Les envois de détail se sont amenuisés de 11 % environ, pour se chiffrer à 950 000 tonnes. Les trafics intérieurs, les importations et les exportations par fer ont été touchés dans la même proportion. Cette évolution s'explique par la situation économique en Suisse et à l'étranger (notamment en RFA). En outre, la concurrence est devenue plus vive. Les transporteurs privés sont de plus en plus nombreux à assurer l'acheminement des colis de détail et mettent à profit les grands avantages offerts par l'extension des routes nationales. Les pertes quantitatives sont imputables pour 50 % au ralentissement de la production industrielle, pour 30 % à la concurrence routière, pour 10 % au système partiellement nouveau des wagons de groupage, pour 3 % au transfert à la poste et pour 7 % à divers autres facteurs. Les recettes ont néanmoins progressé de 1 % grâce aux mesures tarifaires.

Produits

La concurrence toujours plus âpre pour un volume de transports de plus en plus réduit oblige le chemin de fer à renforcer ses activités commerciales et à améliorer ses prestations. Un succès a été enregistré dans ce domaine en 1982, comme le montre l'évolution des produits du trafic marchandises: en dépit d'une perte de tonnage de 7,4 %, les recettes rejoignent presque celles de l'année précédente. Les produits de 1982 se montent en effet à 1102,74 millions de francs, soit 3,5 millions (- 0,3 %) de moins qu'en 1981.

L'objectif fixé pour 1982, savoir l'amélioration de 7 % des recettes par tonne grâce à la restructuration des tarifs publiés et à l'adaptation des prix figurant dans les ententes, a donc été atteint aussi bien dans les transports par wagons complets (trafics nationaux et internationaux) que dans les envois de détail. Ce n'est que dans les transports combinés rail-route que les ports n'ont pu être suffisamment ajustés, en raison du cours du change et de la pression de la concurrence. Par suite de la baisse importante et inattendue du tonnage, les produits de l'ensemble du trafic marchandises sont toutefois bien inférieurs à la somme budgétisée.

Promotion des ventes et mesures tarifaires

La récession économique en Suisse et à l'étranger a contracté la demande de transport dans le pays, sans réduire pour autant le potentiel des entreprises de la branche. Il en est résulté une concurrence plus vive pour un tonnage plus faible. En outre, le marché s'est senti des efforts d'économie accrus du commerce et de l'industrie, de sorte que les besoins de transports se sont amenuisés et la clientèle est devenue plus sensible aux prix.

Les activités de vente ont notablement bénéficié de l'intensification du marketing, entreprise en 1981. L'objectif était d'accroître l'impact par une plus large utilisation des outils de marketing, de freiner la poussée des coûts, de développer le sens des économies, de renforcer systématiquement la position de l'entreprise sur le marché et de gagner des transports améliorant les recettes. Enfin, les opérations de vente étaient axées sur les buts fixés dans le mandat de prestations. Ainsi, dans le secteur des wagons complets, des entretiens ont eu lieu avec quelque 10 000 clients pour permettre au chemin de fer de consolider ses parts de marché et d'acquérir de nouveaux transports. Le relèvement linéaire de 7 % des prix convenus dans les ententes tarifaires concernant cette catégorie d'envois n'a parfois pu être opéré qu'avec difficulté pour le 1^{er} janvier 1983.

Comme la plupart des réseaux ferroviaires d'Europe occidentale, les CFF ont eu à faire face à une âpre concurrence en 1982 dans les transports internationaux. Afin d'éviter autant que possible de nouvelles pertes de trafic, il a fallu adapter constamment les tarifs et les ententes aux prix souvent inférieurs des lignes de chemin de fer étrangères et des autres transporteurs. Comme cela est exposé ci-dessus, les recettes ont, dans l'ensemble, évolué plus favorablement que le tonnage. La situation relativement stable observée dans les cours du change ces dernières années a eu en outre d'heureuses incidences en freinant la montée du franc suisse. Ce facteur a son importance, puisque près de 60 % des wagons complets relèvent du trafic international. Cela montre aussi que notre pays est très dépendant de la situation économique des Etats voisins. Sur le plan international, les CFF ont pris un certain nombre de mesures visant à promouvoir les ventes, notamment en faveur des grands courants de trafic de fruits et légumes de l'Italie vers la Suisse et les pays du Nord ainsi que pour les transports de l'industrie chimique allemande et de ses succursales en Suisse.

Après sept ans de stabilité, les tarifs applicables aux wagons complets ont été restructurés au 1^{er} janvier 1982. Il s'agissait d'offrir à la clientèle des prix indicatifs tenant mieux compte de la concurrence et du marché, couvrant mieux les coûts et plus simples à appliquer.

Dans le secteur des colis de détail, les taxes ont été relevées linéairement de 9,5 % au 1^{er} janvier 1982 (port minimum majoré d'un franc). Le supplément exigé pour les messageries préférentielles a été augmenté de 3 francs par envoi à partir du 1^{er} juillet. Ces hausses ont permis de maintenir les recettes à peu près au niveau de l'année précédente, malgré le fléchissement du trafic. Aucune mesure particulière n'a été appliquée sur le plan de la promotion des ventes, en raison du mandat, en cours d'exécution, portant sur la réorganisation du système des envois de détail.

Avec le ralentissement de l'activité économique, les entrepôts gagnent en importance, du fait des mouvements de marchandises qu'ils occasionnent. Diverses améliorations ont été apportées dans ce domaine. A Schaffhouse, une nouvelle halle d'entreposage de la société anonyme

«Lagerhaus und Zollfreilager», où les CFF ont une participation, a été mise en exploitation. Ses 3500 m² ont été loués à longue échéance à un client du chemin de fer. A Romanshorn, après une phase préparatoire assez étendue, une société anonyme «Lagerhaus- und Dienstleistung» a été créée, avec la participation des CFF également. Le projet porte sur un silo à céréales d'une contenance de 23 000 tonnes, sur une halle d'entrepasage avec ports francs, de 4200 m², et sur une seconde halle à usages multiples (garage d'hiver et entretien de bateaux de plaisance). Ces constructions devraient aussi remplacer les halles d'entrepasage devenues vétustes. La première étape des travaux, qui a débuté vers la fin de l'année, a porté sur l'aménagement du silo à céréales. Dans le domaine tarifaire, les prix ont été alignés sur ceux des autres entrepôts du pays à partir du 1^{er} avril 1982. La hausse s'est chiffrée en moyenne à 5 % pour l'entrepasage et à 10 % pour la manutention et les frais accessoires.

Le tarif à l'heure et les positions annexes figurant au tarif des prestations spéciales ont été adaptés le 1^{er} janvier 1982 au renchérissement intervenu ces dernières années. Depuis le 1^{er} mai 1972, l'économie participait aux frais du pool des palettes à raison de 40 centimes par engin échangeable remis au chemin de fer avec un chargement. Le rapport entre les coûts et les recettes s'est dégradé depuis lors au détriment des CFF, responsables du pool. Aussi la taxe d'échange a-t-elle passé de 40 à 60 centimes le 1^{er} juillet 1982, puis à 80 le 1^{er} janvier 1983. Même après ces relèvements, les dépenses des CFF ne sont pas entièrement compensées.

Pour appuyer la prospection du marché dans les transports de marchandises, l'entreprise a recouru à toute une série de mesures publicitaires. Celles-ci ont permis de présenter à un large public l'utilité et les avantages du ferroutage et des voies de raccordement pour les exploitations industrielles et commerciales. Afin de favoriser l'aménagement ferroviaire des zones industrielles par les communes et les cantons, les CFF ont poursuivi résolument leur campagne en faveur des voies-mères.

IV. Production

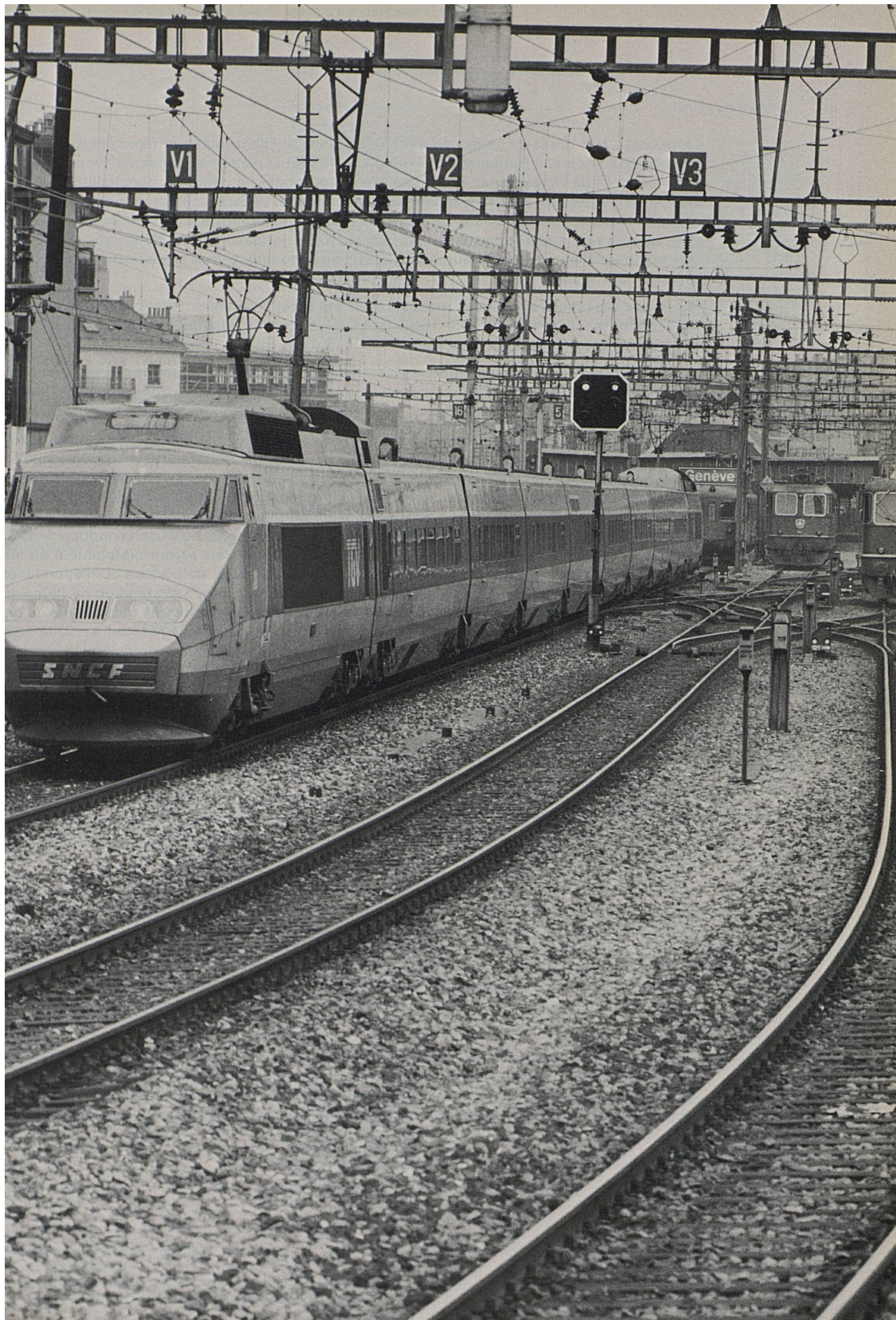
Transport des voyageurs

D'un exercice à l'autre, les prestations d'exploitation en trafic voyageurs ont passé de 66,931 à 74,057 millions de trains-kilomètres. Suite à la mise en vigueur de l'horaire cadencé, le 23 mai, les prestations quotidiennes ont progressé de 37 500 trains-kilomètres, ou 21,5 %, pour s'inscrire à 212 000 unités. L'augmentation a porté pour un tiers sur les trains régionaux et pour deux tiers sur les directs, dont les prestations ont ainsi été relevées de 14 et de 31 % respectivement.

Pour faire face aux pointes de trafic et répondre aux vœux de la clientèle, les CFF ont mis en marche 6063 trains spéciaux et de dédoublement, dont 2679 pour les liaisons internationales et 3384 pour les liaisons internes. En 1981, ces convois s'étaient chiffrés à 10 846 (3431 en trafic international et 7415 en trafic suisse). La régression de 4783 unités (- 44,1 %) s'explique par l'offre bien fournie de l'horaire cadencé ainsi que par la baisse de trafic due à la récession économique.

Le TGV en gare de Genève

Depuis le 27 septembre 1981, les Trains à Grande Vitesse – représentants d'une nouvelle génération de matériel ferroviaire – relient Genève à Paris. En raison de l'affluence des voyageurs, la longueur de la plupart des trains doit être doublée par l'adjonction d'une seconde rame automotrice. Le 26 septembre 1982, le nombre des liaisons quotidiennes a été porté de deux à trois dans chaque sens. Pour le trajet entier, qui mesure 575 km actuellement, la vitesse commerciale est de 135,3 km/h, la vitesse de pointe atteignant 260 km/h. Quand la partie nord de la ligne nouvelle sera ouverte à la circulation, le 25 septembre 1983, la distance Genève-Paris se réduira à 553 kilomètres; la durée du parcours tombera de 4 heures et quart à 3 heures et demie, la vitesse commerciale passant à 158 km/h. A partir de cette même date, quatre paires de trains seront mises en marche chaque jour.



Le passage à la desserte cadencée s'est opéré sans incident, grâce notamment à une minutieuse préparation et à l'engagement exemplaire de tout le personnel concerné. En juin, premier mois complet de l'application de la nouvelle grille horaire, le degré de ponctualité des trains s'est situé au-dessus de la moyenne pour l'ensemble de la Suisse. Il est vrai que les ralentissements imposés par les travaux sur les voies avaient été réduits au strict minimum pour que la mise en place du nouveau système soit facilitée. Si la ponctualité s'est détériorée durant l'été, les prestations ont retrouvé leur haut niveau en automne, grâce aux efforts conjoints des services concernés.

Au vu des expériences, quelques retouches ont été faites à l'horaire d'hiver, entré en vigueur le 26 septembre. Le service de l'été 1983 fera l'objet d'autres adaptations, tant sur le plan des heures de circulation que sur celui de la composition des trains.

La Conférence européenne des horaires s'est tenue en septembre, sous la présidence des CFF. Les principales décisions intéressant notre pays concernaient les relations Suisse-Paris par TGV (Train à Grande Vitesse).

Les deux paires de TGV qui relient Genève et Paris depuis le 27 septembre 1981 présentent la plus forte moyenne d'occupation de tous ces convois. Une troisième paire circule depuis le 26 septembre 1982 et une quatrième sera en service à compter du 26 septembre 1983, à l'occasion de l'ouverture du tronçon nord Saint-Florentin-Combs-la-Ville de la ligne à grande vitesse. Vers la mi-janvier 1984, la SNCF disposera de rames TGV pouvant circuler également sous caténaires électrifiées en 15 kV (système CFF). Quatre paires de liaisons quotidiennes ont été convenues pour cette date entre Lausanne et Paris, dont trois seront directement en relation avec les trains IC circulant entre Genève et Milan. De plus, de bonnes correspondances seront offertes par TGV à Frasne avec les directs en provenance et à destination de Berne, par Pontarlier. Le système TGV permet de réduire considérablement les temps de parcours, le gain étant de deux heures environ pour Genève-Paris (ligne rapide depuis Mâcon) et d'une heure et quart environ pour les liaisons Lausanne et Berne-Paris (ligne rapide depuis Aisy, au nord de Dijon). Entre Paris et Milan, il sera d'une heure par rapport au TEE «Cisalpin» et de deux heures comparativement aux directs ordinaires.

Durant l'exercice, l'installation de réservation électronique des CFF a traité 1 751 036 places assises et couchées, nombre analogue à celui de l'année précédente. L'interconnexion avec le système de réservation de la SNCF a été réalisée le 1^{er} avril, ce qui a permis à la fois d'améliorer encore le service à la clientèle et de rationaliser les locations de places. Les centrales raccordées ainsi sur le plan international sont celles des réseaux DB (ÖBB, CFL et SNCB compris), DSB, FS, NS, SNCF et CFF. Durant l'année, les CFF ont retiré 758 758 places auprès de leurs partenaires étrangers, dont 250 443 à la SNCF, et leur en ont fourni 390 570. L'accroissement est respectivement de 47,5 % et de 31,3 % d'une année à l'autre.

L'offre de bagages train-avion – il s'agit de l'enregistrement direct des bagages de la gare de départ à destination de l'aéroport étranger – a été étendue le 1^{er} avril à la gare principale de Zurich et à cinq autres gares. Les services d'expédition, au nombre de 101 désormais, ont enregistré quelque 138 000 colis (378 par jour, soit 30 % de plus qu'en 1981) et les ont acheminés vers Zurich-Aéroport ou Genève, d'où Swissair assurait la continuation du transport. Durant la saison des vacances, de juin à septembre, 57 000 colis ont été ainsi confiés au chemin de fer (+ 24 % comparativement à l'exercice précédent), ce qui représente 467 colis par jour.

En mai, l'apport de 600 nouveaux chariots à bagages a permis d'adapter les effectifs de plusieurs gares aux besoins et de remplacer les engins défectueux ou égarés. Les 200 casiers automatiques dotés d'un contrôle électrique de la durée du dépôt, expérimentés dans les grandes gares, ont été bien mis à profit par la clientèle. D'une capacité nettement accrue, ils

Horaire cadencé – liaisons accrues et temps de parcours réduits

Nombre de liaisons directes et temps de parcours

Desserte cadencée

Ancien horaire

Genève – Berne – Zurich

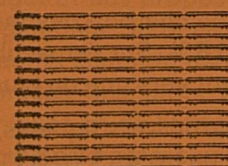


2h59



3h18

Bienne – Coire



3h12

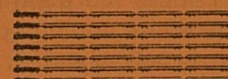


3h26

Schaffhouse – Lucerne



1h43

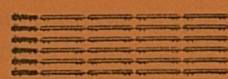


1h47

Wetzikon – La Chaux-de-Fonds



3h04



3h40

Neuchâtel – Saint-Gall



3h15



3h28

Desserte cadencée = horaire 1982/83

Ancien horaire = 1979/82

Liaisons = trains IC et directs, temps de battement de moins de 30 minutes

Temps de parcours = moyenne arithmétique de toutes les liaisons

Transport des marchandises

sont loués à des prix plus élevés que les casiers ordinaires. Dans un proche avenir, plusieurs installations de consignes automatiques arriveront au terme de leur durée d'utilisation et devront être remplacées.

Dans le trafic marchandises, le tonnage a rétrogradé de 7,4 % par rapport à l'année précédente. Quant aux tonnes-kilomètres nettes, elles se sont chiffrées à 6,501 milliards, soit 0,636 milliard ou 8,9 % de moins qu'un an auparavant. La baisse plus sensible des tonnes-kilomètres est consécutive à la contraction particulièrement marquée du transit. L'ensemble des transports de marchandises a exigé 28,664 millions de trains-kilomètres et 749 222 heures de train. Cela représente une diminution de 9034 heures de train (- 1,2 %) et de 0,808 million de trains-kilomètres (- 2,7 %) par rapport à 1981. Dans la mesure du possible, l'horaire a été adapté aux fluctuations de la demande. Du fait que les délais d'acheminement doivent être respectés, les prestations ne peuvent être supprimées que dans certaines limites.

Le trafic au départ et à destination des ports rhénans est tombé de 6,007 millions de tonnes à 4,842 millions entre les deux années considérées (- 19,4 %). Les pertes sont dues pour l'essentiel à la baisse des transports de carburants et de combustibles liquides (- 18,3 %), des produits sidérurgiques (- 17,5 %) et des envois de charbon destinés aux cimenteries (- 36,0 %). Le transit en provenance du Rhin a fléchi de 18 %. Sur l'ensemble des arrivages, 34 % de ceux-ci ont été enlevés par trains dirigés directement vers une ou plusieurs destinations.

Dans le secteur des combustibles et carburants liquides, 5037 trains complets (1981: 5408) ont été nécessaires à l'acheminement des 6,453 (6,971) millions de tonnes brutes (- 7,4 %). Les transports de gravier ont été assurés par 2611 (2722) trains, qui ont pris en charge 3,283 (3,448) millions de tonnes brutes (- 4,8 %), alors que pour les envois de clinkers de ciment, les chiffres sont de 921 (965) trains et 0,717 (0,754) millions de tonnes brutes (- 4,9 %). Il a été possible de faire face sans difficultés notables à la forte récolte de betteraves sucrières en faisant appel, dans une faible mesure toutefois, aux wagons du pool EUROP. Les 702 trains complets (650) ont acheminé 760 904 tonnes brutes (679 121) de betteraves à destination des sucreries d'Aarberg et de Frauenfeld. En raison de la baisse générale du trafic, quelque 4000 wagons (2200) ont été immobilisés chaque jour en moyenne; tous les types de matériel n'ont cependant pas été touchés dans la même mesure.